MONDIALE RALLY A MONZA OGIER-INGRASSIA E TOYOTA SI LAUREANO CAMPIONI DEL MONDO

BE 6,00 € - MC, CÔTE D'AZUR 5,60 €
PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 €
CH CT 7,70 CHF CH 8,00 CHF

AUTO SPRINT
n. 47
60 ANNIVERSARIO
Anno LX Settimanale,
23-29 novembre 2021
3,00 Euro
(Italy only)

GP QATAR

SABBIE NOBILI

In un mondiale che sembra sempre più un'insidiosa palude in cui si affonda in un attimo, riemerge uno strepitoso Hamilton che così si porta a -8 punti da Verstappen, secondo. Ma a Losail a commuovere è il 40enne Alonso, magistralmente terzo e a podio con l'Alpine. Intanto la Ferrari, con Sainz settimo e Leclerc ottavo, consolida il terzo posto del Cavallino tra i Costruttori

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna
9 770005 174006 10047

EICMA.IT

BENTORNATA ADRENALINA.

25/28 NOVEMBRE 2021. MILANO RHO-FIERA

Con il patrocinio di

In collaborazione con

di Andrea Cordovani

Una **meravigliosa** notte con **tre diavolacci**

Una meravigliosa notte con tre diavolacci, la prima volta del Qatar in F.1. Hamilton, Verstappen e Alonso sul podio all'interno di un Mondiale di F.1 più incerto che mai. Il terzultimo round della stagione lancia un finalone all'arma bianca da giocarsi tra Arabia Saudita e Abu Dhabi. Le sedici curve della pista di Losail, con i riflettori a vincere l'oscurità, hanno esaltato la prova di un terzetto di testa da applausi. Lewis ha rosicchiato ancora qualche punto a Verstappen e si è portato a otto lunghezze dalla vetta, mentre nella corsa al Mondiale Costruttori ci sono solo cinque punti a separare Mercedes e Red Bull. Da qui al 13 dicembre farà più caldo del solito in Medio Oriente. E questa stagione spettacolare e avvincente si deciderà solo all'ultima curva dell'ultimo Gp. Ma in Qatar l'uomo Gp è stato senza ombra di dubbio Fernando Alonso. Rivederlo sul podio dopo un'attesa di 109 Gp è qualcosa che fa battere il cuore. Era dal 2014, nell'ultima stagione ferrarista dello spagnolo, che non assaporava il giusto inebriante sul podio di un Gp di F.1. E ora eccolo lì, a stabilire un nuovo record, perché prima di lui nessuno era mai riuscito a tornare a podio dopo un lasso di tempo così lungo. La sua corsa determinata, tutta fosforo e attributi, lo proietta in una nuova dimensione regalandogli una meritatissima domenica di gloria dentro a un campionato che spesso e volentieri esagera con l'effetto sorpresa. Rivedere Matador sul podio scalda il cuore a tutti quelli che godono difronte alle imprese sportive.

Intanto nello scorso week end le finali mondiali Ferrari del Mugello sono state la ciliegina sulla torta di una stagione fantastica da parte delle GT del Cavallino. La conquista dei titoli iridati nel WEC, le vittorie nelle grandi classiche

di Le Mans e Spa hanno trasformato il 2021 in una cavalcata trionfale. Un anno di grandi soddisfazioni celebrati col presidente John Elkann e l'amministratore delegato Benedetto Vigna e tutti i grandi protagonisti delle competizioni GT e Corse Clienti di Maranello in due giorni di show sulla pista toscana. Un gran bel viatico in vista degli impegni futuri, quelli che fanno battere il cuore a tantissimi appassionati. La nuova hypercar che sta nascendo stuzzica le fantasie e riporta indietro nel tempo. A maggio la nuova vettura dovrebbe iniziare a fare i primi test in pista in vista del debutto nel Mondiale Endurance 2023. Ormai il conto alla rovescia è iniziato. I prossimi saranno mesi davvero palpitanti.

A Monza si è chiuso il Mondiale Rally 2021 con Sebastien Ogier che ha messo le mani sull'ottavo titolo iridato di una carriera da Califfo delle prove speciali. Il francese che nella prossima stagione si dividerà tra qualche gara del WRC e la nuova esperienza del WEC ha lasciato la sua firma nell'ultima gara stagionale. Il suo compagno di squadra e rivale nella corsa alla corona Elfyn Evans ha provato fino alla fine a rincorrere il sogno di agguantare il primo titolo della carriera. Ma si è dovuto arrendere a Seb che nel momento decisivo, dribblando ansie e pressioni, ha chiuso davanti a tutti nel giorno in cui la Toyota è tornata a conquistare il Mondiale Costruttori che per due anni di fila aveva fatto la felicità dei rivali della Hyundai. Sull'era delle WRC Plus cala il sipario con la vittoria della Yaris nell'ambito di un campionato dominato a suon di doppiette. Ora il futuro ibrido incombe e riparte una nuova sfida. A gennaio sulle speciali del Montecarlo debutteranno i nuovi mostri del Mondiale. Sarà un inverno davvero intenso per il grande circo del controsterzo. ●

DOMENICA SERRA

AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION
MAGNETI
MARELLI
5,00 Euro + Autosprint
AUTO SPRINT
GOLD
COLLECTION
LA FERRARI
di Montezemolo

Hamilton il solidissimo

LA CONSISTENZA ECCEZIONALE DI HAMILTON È IL FATTORE DISTINTIVO DI QUESTA FASE DEL MONDIALE. UNA SFIDA DEL TUTTO RIAPERTA...

E siamo finalmente arrivati al momento decisivo. Quello in cui si cominciano a fare gli odiosi conti che io detesto. Verstappen campione se vince una gara e arriva quarto nell'altra, ma se Hamilton conquista un Gran Premio eccetera eccetera. Tabelline, schemini, pareri, tutte cose inutili. Il bello di questa Formula Uno sta proprio nell'essere slegata da calcoli matematici che presuppongono una logica, una linearità, nello svolgimento delle due corse ancora da disputare. Quanto è accaduto quest'anno ci dice invece che dobbiamo attenderci di tutto, come se si ripartisse da zero. E nella volatona conterà ogni dettaglio: motore, telaio, aerodinamica, gestione dai box, meteo, nervi. Mai vista una battaglia tanto serrata con il coinvolgimento diretto dei commissari sportivi che, di gara in gara, hanno scompigliato le carte permettendo, involontariamente, rimonte clamorose dell'uno e dell'altro.
Era Hamilton svantaggiato dall'arretramento in griglia in Brasile, è stato Verstappen a pagare 5 posizioni – quasi a compensare quanto accaduto a Interlagos – sullo schieramento di Losail. Botte al morale che entrambi hanno assorbito come se nulla fosse, fra polemiche riguardanti i rispettivi team manager, infrazioni da bandiera gialla e tanto altro.

TUTTO OKAY CORRENDO DA RE
Hamilton mostra felice il pollice dopo l'ennesima prodezza di una gara che gli ha dato la vittoria nella prima edizione del Gp del Qatar

Al punto da pensare che in Arabia Saudita e ad Abu Dhabi la schermaglia continuerà sullo stesso tono, con accuse reciproche tra le squadre di barare sui motori, sulle ali flessibili, su chissà quant'altro.
Una cosa, però, è certa: Hamilton dopo il Gp del Messico veniva considerato spacciato per la riconquista del titolo. Aveva corso al meglio delle sue possibilità come già ad Austin, ma la superiorità della Red Bull era evidentissima e la Mercedes, tra l'altro, arrivava da una serie di fragilità e incertezze. Poi, nel momento in cui tutti si aspettavano la stoccata decisiva di Max in Brasile, è cominciata la resurrezione della Mercedes con un Hamilton tirato a lucido come nei momenti migliori. La sua rimonta di due domeniche fa è stata incredibile, a Losail ha offerto il bis, perché Verstappen, in ogni caso, non sarebbe partito in pole position in quanto la migliore posizione al via l'aveva conquistata Lewis con un giro perfetto e anticipatore di quello che sarebbe accaduto 24 ore dopo.
La gara di Hamilton non ha avuto storia. Su un circuito discretamente facile, Verstappen più della prodezza di rimontare dal settimo al secondo posto in 4 giri non ha potuto fare. Hamilton si aspettava che Max si sarebbe presto sbarazzato di Bottas, Sainz, Norris, Alonso e Gasly che gli scattavano davanti. «*Ma ho capito subito* – ha commentato – *che loro* (Verstappen e la Red Bull, ndr) *erano molto veloci e quindi non sono stato sorpreso più di tanto*».
Il confronto a due, diretto, senza intermediari, è durato ben 53 giri. Scontatissimi, privi di sussulti e colpi di scena. Verstappen forzava l'andatura? Hamilton replicava facendo altrettanto. Verstappen cambiava le gomme? Hamilton lo imitava nel giro successivo. Solo la sosta nel finale di Max, per ribadire il giro più veloce, è stata una sorpresa, agevolata dal fatto che Bottas si era ritirato poco prima. Altrimenti sarebbe stata la Mercedes a montare le Pirelli più morbide a Valtteri per conquistare il punto ballerino.
«*Eh sì* – ha detto Lewis – *mi è mancato l'aiuto del mio compagno di squadra*…». Ma c'è da dire che i numeri 2, stavolta, sono esistiti ancora meno che in precedenza, fra Perez eliminato in Q2 tanto da scattare undicesimo e Bottas terzo sabato e sesto nello schieramento (tre posizioni arretrate per bandiera gialla non rispettata nelle qualifiche), che si è imbambolato tanto da ritrovarsi 11° dopo un paio di curve. Compagni d'avventura inutili, bravi a sprazzi durante la stagione ma evanescenti, sinora, nei momenti decisivi: troppa la differenza di velocità rispetto ai "capitani", e di questo non se ne può addossare la colpa a Checo e a Vallteri.
Hamilton ha fatto quello che doveva: vincere. Però alla fine non era soddisfatto come altre volte, perché il punto imprevisto acchiappato da Max gli è rimasto sullo stomaco come una porzione di lumache fredde. Guai se quel punto diventasse un fattore decisivo alla fine!
Ma, una volta di più, Hamilton ha comunque dimostrato una consistenza eccezionale, che stride dinanzi ai tanti errori strategici compiuti nell'anno dal suo team. Lui c'è stato pressoché sempre, la Mercedes no: è questo il bilancio che si può anticipare, al di là del fatto che il titolo finisca ancora a Lewis o vada invece a Max. Alla Mercedes va però dato atto di aver messo in pista, dal Messico in poi, una macchina capace di andar forte con ogni tipo di gomme, potente abbastanza da autorizzare l'utilizzo di un alto carico aerodinamico, dotata di un assetto finalmente all'altezza della situazione, tanto da potersi paragonare a quello della Red Bull. In simili condizioni Hamilton è andato a nozze, ha ritrovato morale, voglia, certezze, credibilità, facendo cambiare opinione ai tanti detrattori che attendono la sua disfatta. A dispetto dell'età e dei titoli conquistati che ne fanno già il più grande di ogni epoca, Hamilton ha ancora quella freschezza mentale che è la sua vera forza. Ed è anche quella di Fernando Alonso che gli ha fatto compagnia sul podio. «*Lewis è un pilota che si esalta al cospetto delle difficoltà, lo avete visto nelle prove di Interlagos. Noi abbiamo cominciato male la stagione ma adesso siamo lì, pronti a batterci per il titolo. E nelle ultime due gare avremo tanta potenza!*», ha detto Toto Wolff con un'aria sorniona, lasciando intendere che il trionfo del Qatar è arrivato con la Power Unit antecedente quella del Brasile, come dire che i progressi importanti sono arrivati anche dalla parte telaistica e aerodinamica.
Se Wolff ha parlato liberamente, sbilanciandosi, Hamilton è invece stato zitto, senza sprecare una parola di più, al di là dei soliti ringraziamenti al pubblico del Qatar che si è scomodato per andare a vedere il Gran Premio di sera. Banalità per nascondere il desiderio di non scoprirsi, di non distrarsi con sfide dialettiche che lasciano il tempo che trovano. Lui vuole i fatti, non i pettegolezzi. Parlerà alla fine, semmai, se proprio avrà voglia di raccontare quel "dietro le quinte" sul quale spera di fare di nuovo la differenza. ●

Verstappen sotto pressione

DOPO LA DIFESA UN PO' ESTREMA IN BRASILE, ARRIVA LA DOPPIA BANDIERA GIALLA IGNORATA NEL FINALE DI Q3. SINTOMI CHE ANCHE L'OLANDESE STA SENTENDO IL CLIMA DELLA SFIDA...

BERE SERVE PER DIMENTICARE?
Sul podio anche Max fa festa con Lewis, tuttavia non certo con lo stesso spirito, visto che il distacco tra i due appare sempre più esiguo...

Per certi versi gli butta bene. Per altri maluccio. Max Verstappen. A molti era sembrata fuori regola la sua difesa su Hamilton in Brasile, in parecchi attendevano sviluppi dopo la richiesta di revisione avanzata dalla Mercedes, ovviamente rigettata con tempi "tartarugheschi" dalla Fia, onde evitare precedente, pur aprendo un precedente sul tema spallate in pista. Poi, il Qatar. Dove il Max ha avuto un nuovo momento di daltonismo, pur nel clamoroso casino della sala regia nel finale delle qualifiche, ormai un classico delle competizioni 2021. Ma, insomma, uno come lui, consapevole peraltro di non farcela per la pole, recidivo sul tema del giallo nel senso delle bandiere, dato il momento supremo, certi inciampi dovrebbe evitarli. Anche perché, pur disponendo di una Red Bull, partire in terza fila non è come partire davanti, con tutta le gente esagitata che circola in zona curva uno, al giro primo. Vabbeh, secondo nel deserto, come doveva, come poteva, dato il ritmo, data la gestione, mentale e non, del suo peggior nemico. Uno che in questa fase, delicata come una torta alla panna, non sbaglia un tocco. Morale della favola: Verstappen ha perso 11 punti nelle ultime due gare, conserva un vantaggio di 8 lunghezze che bastano e avanzano per certi versi, che tolgono il sonno per altri. Anche perché che razza di pista sia la prossima, in Arabia, nessuno a quanto pare l'ha ancora capito, a cominciare da quelli che l'hanno costruita e cercano di ultimarla per tempo. Il tutto nel mezzo di una guerra tra i due team assurda per molti versi, causata da latitanza e pessima forma dell'arbitro, nel senso della Fia, incapace di gestire l'ambaradan. Una bagarre verbale nociva sia per lo sport sia per l'immagine del circo, sia – forse – per chi questa sfida sta portando avanti con una qualità comunque eccezionale. Max e Lewis, ecco. Con qualche differenza perché il tasso di resistenza alla burrasca di Wolff e Lewis pare più robusto rispetto a quello di Horner e Max. Non stiamo parlando di un disturbo devastante ma nemmeno utile per un pilota che ha bisogno adesso di sostegno piuttosto che di burrasca. Di silenzio più delle parole, usate peraltro come scalpelli senza una vera assunzione di responsabilità sul contenuto delle accuse. Max comunque, tiene botta, anche dentro domeniche che girano male. Con una macchina che sembra aver perso smalto in piena dirittura d'arrivo. Anche in Qatar ha provato a tenere il passo di Hamilton, nonostante l'handicap al via, handicap che ha offerto a Lewis un margine simile ad un respiro di sollievo, visti i tempi sul giro in gara. Ma adesso, l'abbiamo detto, lo ripetiamo, sarà questione di testa più che altro e sul tema abbiamo notizie ambivalenti. Da una parte c'è il buco nero delle qualifiche con penalità conseguente, dall'altro Max mostra una quiete persino inquietante in quanto inedita e addirittura eccessiva di fronte al recupero del suo peggior nemico. Serviranno altre giornate, sei in tutto, per capire se si tratta di consapevolezza della propria forza o di una mezza finta, di un atteggiamento dovuto, per qualche verso forzato, non del tutto corrispondente al reale stato d'animo del ragazzo olandese. Il quale, a differenza di Hamilton, sa di poter chiudere il discorso già in Arabia mentre sospetta di essere trascinato ad un duello per il titolo da ultimo giorno. Sul quale la sua esperienza è ancora a quota zero. ●

SFIDA SEMPRE PIU INTENSA E TIRATA

I sorrisi di Alonso stemperano un po' il clima sempre teso e solo apparentemente disteso tra Hamilton e Verstappen, sul podio del Gp del Qatar, terz'ultima prova di un mondiale che potrebbe decidersi all'ultimo tuffo...

Sono passati ormai 5 anni da quando il titolo mondiale si è deciso all'ultima bandiera a scacchi, da questa parte del pianeta. Allora non furono sufficienti 20 Gran Premi per dirimere la guerra tra Hamilton e Rosberg. Storia del 2016 con il drammatico finale ad Abu Dhabi, tra gli ex amici Nico e Lewis, con Hamilton, in versione tappo, a bloccare Rosberg, secondo in gara, nel tentativo disperato di farlo attaccare, per fargli togliere punti decisivi. Vettel terzo disse: «*non ho forzato, perché non era la mia battaglia*». 5 anni dopo ci risiamo. 20 Gran Premi e i due contendenti ancora in lotta, questa volta però con entrambi padroni del proprio destino. Nessuno dei due può fare calcoli, devono semplicemente fare più punti dell'avversario, con il vantaggio di Max di 8 punti. La differenza è sostanziale, per di più che le gare ancora da disputare sono due, passando per Jeddah, per la prima volta. Una pista dove vorrebbero mettere in discussione il record di velocità media sul giro che spetta al tempio della velocità, Monza, con la pole 2020 di Hamilton a 264,362 Km/h. La speranza di tutti è che 'sta sfida possa effettivamente arrivare ad Abu Dhabi, peraltro con pista modificata per favorire un po' di più le battaglie. Verstappen avrà però il primo match point della sua vita, arrivando primo o secondo con giro veloce e Hamilton oltre la quinta posizione o decimo, ma anche senza giro veloce con Lewis oltre la sesta o ritirato. Vedendo le ultime due gare sembrerebbe impossibile, inoltre la Mercedes rimonterà il motore del Brasile per assicurasi una pole che su quel tipo di pista sembra determinante. Però, mai dire mai, proprio per il tipo di tracciato che si snoda velocissimo tra i muri e un errore o anche una safety provocata da qualcun altro, potrebbero stravolgere gara e mondiale. Un campionato strepitoso, reso ancor più nobile, tra le dune, dalla presenza sul podio di Fernando Alonso. Una qualifica e una gara strepitose. Aiutato si dalle penalità di Verstappen e Bottas, ma era già lì attaccato, pronto a riprendersi ciò che, fino al 2014 in Ungheria, era stato suo per 97 volte, il podio. Ha stabilito un nuovo record con il maggior numero di podi disputati tra uno e l'altro, «*ma non voglio aspettare altri 7 anni per il prossimo*», parola di Fernando. Curioso come nel 2005, dopo la conquista del primo titolo disse che non avrebbe battuto i record di Schumacher, perché non avrebbe corso così a lungo. Oggi a 40 anni sembra un ragazzino a inizio carriera con lo stesso entusiasmo degli esordi, ma anche con l'esperienza accumulata tra gli alti e bassi dovuti spesso a scelte che ne hanno condizionato una carriera che avrebbe dovuto riservargli ben più dei due mondiali vinti. Adesso Max ha completato la collezione di foto sul podio con tutti i campioni del mondo che ha incrociato in pista. Mancava solo Alonso alla lista vip con Rosberg, Raikkonen, Vettel e ovviamente Hamilton. Con Lewis c'è salito 45 volte eguagliando il numero di podi condivisi tra lo stesso Hamilton e Rosberg, ancora lontano dalle 56 coabitazioni tra Vettel e sempre Lewis. Numeri che lasciano il tempo che trovano, ma ci fanno capire che Max è pronto per togliersi da quella scomoda posizione di pilota con il maggior numero di successi senza aver vinto il titolo. Che mondiale, tra poco più di 600 chilometri avremo il verdetto di una stagione che così non si vedeva e si viveva con così tanta tensione da anni.●

Guerra fredda
fra i due top team

ORMAI LA SFIDA NON È PIÙ SOLO IN PISTA MA ANCHE NELLE DICHIARAZIONI E SOPRATUTTO NELLE CONTROVERSIE E NELLE APPLICAZIONI DEI REGOLAMENTI TECNICI E SPORTIVI...

Il talento di Max Verstappen e Lewis Hamilton, certo. Le macchine, i circuiti, i motori freschi e quelli stantii. E la regolarità tecnica, quella non puoi dimenticarla ché la Red Bull ti mette le ali, ma se vuole te le spezza. Insomma squaderni tutti gli asset con i quali questo o quello possono prendersi il Mondiale, e poi devi considerare quella parolina che tutti lasciano cadere nei loro discorsi. Pressione. La stagione è stata vissuta, lo è tutt'oggi, cercando di utilizzare ogni occasione buona che sia essa risultato o insinuazione, sorpasso o sospetto, scelta tecnica o messaggio a FIA perché suocera intenda, allusione o anche solo linguaggio del corpo, per infastidire quelli nell'altra trincea. Lo scopo, chiaramente, è spingerli all'errore. Quante ne abbiamo viste solo nell'ultimo weekend? Lasciamo perdere il Brasile, che pure ha offerto occasioni tra la squalifica di Hamilton al sabato, la penalità alla domenica per il cambio di motore e quella doppia, stratosferica rimonta.

Lasciamolo perdere perché è successo una settimana fa, e qui con questo tambureggiamento di emozioni una settimana basta e avanza a sovrascrivere la memoria. Ma Losail! Giovedì. La Mercedes ha richiesto il "right of review" il diritto di revisione, chiaramente per far punire Verstappen che a Interlagos ha trascinato nella via di fuga Hamilton pur di non farsi superare. Sotto pressione c'è la Red Bull, dunque è un potenziale uno a zero per la Mercedes. Venerdì. I giudici dicono che la manovra incriminata si poteva fare, e Verstappen non viene punito. Si può spingere fuori l'avversario anche cercando la collisione, dunque, una mossa che negli ultimi Gp avrà nel suo arsenale il solo Max, non certo Lewis che ne avrebbe tutto da perdere. Christian Horner vede vacillare Toto Wolff e tenta il colpo del ko: «*Parliamo della vostra ala posteriore, che è irregolare. Io li vedo i bollini federali che si muovono, e tu Toto, li vedi?*» Wolff vorrebbe essere altrove: «*Evidentemente tutto è nella tolleranza*». Tra verdetto, nuova interpretazione della regola del diritto di spazio e ala della Mercedes sotto accusa, la giornata finisce con un tre a zero per la Red Bull. Sabato. Ippon di Hamilton, che innanzi tutto fa la pole, e poi spera che il giorno dopo la giuria spelli Verstappen per aver ignorato la doppia gialla sbandierata nell'ultimo giro di qualifica. Uno a zero sicuro per Mercedes, ma potrebbe diventare due a zero. Domenica. Effettivamente spellano Max con l'arretramento di cinque posizioni: uno a zero per Mercedes. La gara parte con Hamilton primo e Verstappen settimo, dunque la classifica virtuale vede Lewis di nuovo in testa al Mondiale, per cinque punti: 343,5 contro 338,5 di Max. Pronti via: nel primo giro Verstappen passa subito quarto, quindi virtualmente è tornato leader per un punto (ne avrebbe 344,5, Hamilton 343,5). Secondo giro: GPV di Lewis, che così si riporta in parità.

FACCE DISTESE FINO A UN CERTO PUNTO!
Wolff e Horner provano a sorridere ma in realtà tra Mercedes e Red Bull-Honda mai la lotta è apparsa tirata e spietata come in questa incandescente fase che prelude all'assegnazione dei due titoli in ballo

E si va avanti così, colpo su colpo, sempre nel quadro di una giornata controllata da Hamilton come se il Qatar fosse cosa sua. Diciamo che è due a uno per Lewis, visto che l'esito garantisce a Max il primo match ball in Arabia Saudita. Hamilton fa il sufficiente: «*Riguarderò il video della corsa per capire cos'è successo alle mie spalle*». Verstappen fa l'arrogante: «*Sapevo che sarei stato punito con l'arretramento, a me le giurie non fanno mai regali. Sarà la mia faccia...*» Christian Horner già prima del via aveva preso quella linea al microfono di Sky Sports UK: «*Hanno fatto un grosso regalo a Hamilton e alla Mercedes*», riferito ai giudici di Interlagos, e questo vuol dire ledere l'immagine della FIA. Viene convocato dai commissari di Losail e ne esce con la coda tra le gambe: «*Chiedo scusa, mi sono fatto trascinare, voglio dire qui con fermezza che i commissari fanno un lavoro straordinario*». La FIA lo perdona, ma c'è un prezzo ed è esposto nello spassoso documento numero 52. «*Il signor Horner si è offerto di scusarsi con il commissario colpito e spiegare ai media che non voleva offenderlo. Si è anche offerto di partecipare al corso per commissari internazionali che avrà luogo nel prossimo febbraio. I commissari sportivi accettano senza riserve l'offerta del signor Horner*». Sipario. Ma solo per una manciata di giorni.

di Mario Donnini

Fernando terzo? È il nome di un re!

IL MERAVIGLIOSO PODIO CONQUISTATO DAL QUARANTENNE DELL'ALPINE SALVA LA STAGIONE DEL RIENTRO, DA' UN SENSO AL SUO FUTURO IN F.1 E ALLO STESSO TEMPO DONA ANCOR PIÙ LUCE ALLA SUA STUPENDA STORIA

A parte le epopee recenti, noiosette e monocordi dei vincenti dell'automobilismo monopolista, ossia di Mercedes e Toyota in F.1 e nell'endurance, uno dei pochi capace di raccontare una grande storia di carriera e di vita in questo Motorsport d'oggi, è Fernando Alonso.
Il quale col podio conquistato in Qatar salva la stagione e spiega al mondo d'essere tornato in Formula Uno non certo per un pugno di dollari o per bere il bicchiere della staffa, ma semplicemente perché in lui il sacro fuoco della classe non è estinto e arde al suo interno assieme alla rabbia, alla passione e allo spirito indomito dei giorni migliori.
Tornare a stappare una boccia dopo 109 Gran Premi di astinenza dai liquidi celebrativi - alcoolici o meno per esigenze di rispetto della religione del luogo - e poter contare su una distanza di diciotto anni, sette mesi e ventinove giorni dalla prima alla più recente feste di fine gara in F.1, significa essere e rappresentare molto di più di un grande pilota.

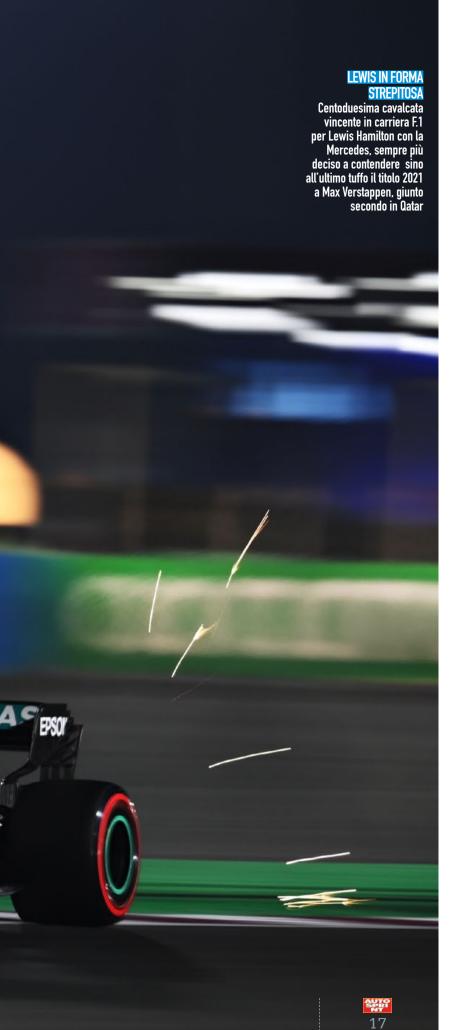
Incarnando anche la figura del testimone del tempo, del personaggio capace di bucare epoche, decenni e cicli tecnici e agonistici e persistere, resistere e insistere, sfoderando il sorriso di un quarantenne che sembra avere addirittura più entusiasmo del ventenne che fu.
Il carattere del cavolo di Alonso ormai è noto a tutti. A nessuno sfugge l'egomostro che è stato, a partire dall'era d'oro della Renault di Briatore, quello che si sente il superman delle corse e che poi, inserito in squadre più complesse e meno monegamiche, sarà pure campionissimo ma prima o poi se la prende col team, col team mate e pure col custode del circuito se le cose non vanno come dovrebbero andare, mandando tutto o quasi tutto in caciara.
Ecco, ciò è noto e arciclassificato.
La McLaren di Dennis e la Ferrari di Montezemolo in lui e con lui hanno goduto e sofferto quel suo essere antisistema, non irreggimentabile, sostanzialmente indomabile e, prima o poi, guastatore oltre che ribelle eiettabile e eiettato, da ultima proprio dalla McLaren della sfortunata via crucis con le power unit Honda.
Insomma, se ti metti Alonso in casa, perlomeno il Fernando in fascia d'età 25-35, poi devi essere pronto a sentire strilli in condominio o a veder volare qualche straccio all'assemblea, ben sapendo che non ci sarà pace tra le mura fino a che non se ne andrà con un ruggito e un rogito.
Però, però però.
Però se c'è stato un campione che dopo i Raikkonen e i Massa 2007-2008 ci ha tenuti incollati alla Tv sfiorando il mondiale con la Ferrari, quello è stato Fernando Alonso. Okay, ad Abu Dhabi 2010 non avrà superato Petrov e in Brasile 2012 magari poteva approfittare di più dei guai di Vettel nella prima parte di gara, però, dai suoi tempi a oggi, non c'è più stato un ferrarista capace di portare il Cavallino Rampante così vicino all'iride. Questo è un fatto.
E risulta difficile, ma difficile tanto-tanto, pensare che un altro di quell'epoca al posto suo ci sarebbe riuscito.
E anche dopo, nessuno in F.1 sa portare colore, calore, passionalità e cuore oltre l'ostacolo tanto quanto Matador.
Come quando, ai tempi della McLaren-Honda "Gp2 engine", si ritira a Montreal, scende di macchina e va ad abbracciare una tribuna intera di spettatori, come avrebbe fatto Paul Anka in concerto mentre canta "Diana".
Roba che non s'era mai vista, perché il crowdsurfing Hamilton lo fa coi suoi devoti di stretta osservanza (in era pre-Covid), mentre Fernando è il tipico supercampione che qualsiasi appassionato vorrebbe abbracciare, perché simbolo ecumenico e ognitempo di una F.1 che non c'è più e allo stesso tempo bel testimone di un Circus che c'è ancora.
Perché l'Alonso che riparte da zero e va a rischiare la pelle e la faccia alla Indy 500 è uno che non si può non amare, così come è degno di affetto quello che va vicino al trionfo al debutto nella classicissima dell'Indiana e poi al secondo tentativo manco si qualifica, causa un team che lévate, e al terzo arriva nella pancia del gruppo, perché dove vai se l'Andretti Motorsport non ce l'hai.

DIGIUNO DA PODIO INTERRUPTUS!
Mancava dal podio di un Gran Premio da Ungheria 2009 e finalmente Fernando Alonso a Losail ha ritrovato il gusto dei festeggiamenti a fine gara, essendo giunto gran terzo con l'Alpine

E poi l'Alonso plurivincitore della 24 Ore di Le Mans, iridato dell'endurance, rookie dakariano, Michael Vaillant de noantri che corre ormai ovunque, con chiunque e comunque, nel disperato e disparato tentativo di spiegare al mondo che si può e si deve essere grandi anche a prescindere dalla F.1 e dai suoi top team che mai e poi mai lo riprenderebbero.
Insomma, il discorso è chiaro: ora come ora il quarantenne delle Asturie è l'elemento più antisistema dell'intero mondo della F.1. Mercedes non lo vorrebbe neanche per scherzo, Red Bull guai mai, la Ferrari pure, quindi, a conti fatti, lui sa benissimo che per correre non può sperare in niente di meglio che l'Alpine. Consapevole che, da qui all'eternità, non gli daranno mai più una di quelle monoposto corporation-oriented & born to win, dovendosi accontentare di roba buona e decente ma mica da gran gourmet. Pagnottine, ecco.
Non importa. Per mettere tutto a posto, per dare un senso a un ritorno, a un'avventura in un team strano e debuttante anche se antico di dna, ci voleva pure un colpo d'ala, una dimostrazione di forza ed essenza ben al di là della resistenza e della resilienza mostrate in Ungheria nella difesa su Hamilton e nella protetta vittoria del compagno di squadra Ocon.
Sì, ci voleva una prova d'orgoglio, di dignità ma anche di capacità allo stato puro, mista a spina dorsale al titanio e a coglioni d'acciaio e Fernando questa dimostrazione, alfine, riesce a darla nel Gp del Qatar.
Dopo che, a parte l'inizio di stagione tutto d'ambientamento, s'era messo a girare sistematicamente più veloce sul giro secco del campagno di squadra Ocon che ha la metà dei suoi anni.
Ecco, adesso, dopo il podio di Losail, tutto acquista un senso. E splende di narrazione pura, di storia che torna bella, di vicenda che inorgoglisce tutti gli appassionati dello sport del motore. Perché Alonso, preso financo in tutte le sue componenti cronologicamente sfoggiate in questi anni, può essere considerato talentuoso, vincente, odioso, afflitto da ipetrofia dell'io, rissoso, carissimo, irascibile, ma anche coraggioso, dignitoso, mai noioso e, infine, quarantenne meraviglioso e un uomo degno della U maiuscola, in un mondo della F.1 e anche in un Pianeta Terra che vedono sempre più scarseggiare personalità così preziose, toste e luccicanti.
Bello, allora, bellissimo, il podio del Qatar, perché illuminato dal sorriso di Alonso che è anche il nostro, quello di tutti gli appassionati. Noi tutti che abbiamo imparato ad apprezzare le prime rughe sul suo volto e che amiamo quel suo essere verace e genuino avendo rinunciato da un pezzo a recitare la parte del buono e quella del buonista.
Perché nelle corse le cose si possono fare in tre modi: come non vanno fatte, come andrebbero fatte e come le fa Fernando Alonso.
E in F.1, dal 2001 a oggi, Fernando Alonso è uno di quelli, forse l'unico, a non passare alla leggenda per il numero di vittorie ma per il quantitativo d'emozioni - belle e non solo belle -, che riesce a regalare.
Perché Alonso terzo, in una domenica come quella di Losail, non è solo un risultato ma il nome d'un sovrano titolare d'un impero e di una storia bella, ormai un po' antica, ovvero la sua. Alla quale, dai e dai, puoi volere solo un mare di bene. ●

Hamilton alla settima sinfonia

TANTE SONO LE VITTORIE STAGIONALI DI LEWIS SU MERCEDES, LA CUI MUSICA RISCHIA DI IPNOTIZZARE IL MONDIALE PER PROVARE A GHERMIRE L'OTTAVO TITOLO. CON UN VERSTAPPEN TENACE MA NON IMBATTIBILE, AL VOLANTE DI UNA RED BULL-HONDA VALIDA MA VULNERABILE

LEWIS IN FORMA STREPITOSA
Centoduesima cavalcata vincente in carriera F.1 per Lewis Hamilton con la Mercedes, sempre più deciso a contendere sino all'ultimo tuffo il titolo 2021 a Max Verstappen, giunto secondo in Qatar

Al termine della "prima" della massima serie in Qatar si riducono le distanze al vertice della graduatoria, grazie a un Hamilton in forma smagliante che si è ripetuto sui livelli mostruosi del Brasile e non ha lasciato scampo a Verstappen. Le Mercedes W12 continuano a recuperare nei confronti della Red Bull e si prospetta un finale di stagione esplosivo. Ora che il campione inglese è stato punto nell'orgoglio e ha ritrovato motivazioni ed energie, l'esito del mondiale appare sempre più in bilico. Il pilota della Mercedes non ha voluto rinunciare in Qatar al gusto del successo che era tornato a riassaporare sette giorni prima e punta sempre con maggior decisione alla conquista del suo ottavo sigillo che lo consegnerebbe ancor di più, sempre che ce ne sia bisogno, alla leggenda. La vittoria numero centodue di Hamilton, che ha messo la sua firma anche sulla pista ubicata alle porte di Doha, esprime una chiara continuità con quella ottenuta nel precedente round della stagione.
A Interlagos, dopo una netta sconfitta in Messico, la Mercedes era tornata la monoposto da battere. E così è stato anche a Losail: seguendo lo stesso copione visto in Brasile, il campione in carica ha colto la pole e ha espresso un ritmo gara che Verstappen non è stato in grado di contrastare.
Ma se, sul tracciato paulista, l'inglese aveva dovuto fare i conti con una doppia penalizzazione che lo ha costretto a una rimonta furiosa dal decimo posto in griglia del Gran Premio e dall'ultimo nella corsa di qualificazione, in Qatar il pilota originario di Stevenage ha corso sul velluto. Ad infastidire l'eptacampione sono stati soprattutto gli insidiosi cordoli della pista qatariana, dai quali l'alfiere della Mercedes si è tenuto abilmente alla larga. Verstappen, questa volta, ha davvero creato pochi grattacapi al pilota di Toto Wolff, che ha ammesso candidamente di aver ottenuto uno dei successi più agevoli soprattutto ora che ha ritrovato tutte le sue forze.

I PRESUPPOSTI NELLA... LEGGEREZZA IN Q3

UNA VITTORIA AIUTATA DALLO SBAGLIO DI MAX IN QUALIFICA

A rendere la pratica con la quale l'inglese ha sigillato la settima vittoria in campionato ancora più agevole è stata la retrocessione di cinque posizioni sullo schieramento di Verstappen, reo di non aver rispettato la doppia bandiera gialla nella fase conclusiva delle qualifiche. Nei trecentoquaranta metri che separano la linea dello start dalla prima curva il pilota olandese aveva infatti l'unica opportunità per sorprendere il rivale e riscrivere la storia di un Gran Premio che per il pilota della Mercedes si è rivelato fin troppo facile da gestire. Invece, la decisione di non alzare il piede quando ha visto la vettura di Gasly precedere a passo d'uomo sul rettilineo di partenza, mentre stava concludendo il suo ultimo tentativo in Q3, ha portato ad una inevitabile penalizzazione che ha costretto il leader del mondiale alla settima posizione sullo schieramento di partenza che gli ha imposto una totale ricalibrazione dei suoi obiettivi. Invece di marcare stretto Hamilton, Verstappen è stato costretto ad affrontare un Gran Premio nel quale il principale obiettivo era quello di li-

mitare il più possibile i danni, senza alcuna velleità di contrastare il rivale nella corsa al titolo. Difficile comprendere se da parte dell'olandese ci sia stata la presunzione di beneficiare di una sorta di regime di impunibilità, soprattutto dopo che la sua manovra di ostacolo a Interlagos nei confronti di Hamilton non è stata ritenuta degna di intervento da parte degli steward. L'olandese nel momento conclusivo delle qualifiche ha commesso un'imperdonabile ingenuità che gli è costata ogni minima chance di puntare alla vittoria nel Gran Premio. Al cospetto dell'infrazione, gli steward hanno riportato Verstappen con i piedi per terra, applicando il regolamento in una situazione scolastica. Doppia bandiera gialla implica una penalizzazione di cinque posizioni, e così è stato. Sulla pista di Losail, il talento di Hasselt ha perso il suo Gran Premio nella giornata di sabato, mettendosi alle corde da solo. Certo, ci sono alcune scusanti per Max, visto che la direzione gara non ha segnalato nulla e lo sventolio delle bandiere è frutto di una decisione autonoma del capoposto dei commissari. Ma è un dato di fatto che, nella medesima situazione, Sainz ha alzato il piede alla vista delle bandiere e della vettura di Gasly, chiaramente in difficoltà, che invece Verstappen ha ignorato.

UN PUNTO DAVVERO PREZIOSO

IL GIRO VELOCE DÀ A MAX UNA FONDAMENTALE COMFORT ZONE

Nel corso del Gran Premio, Verstappen è tornato a esprimersi da gigante e ha ottenuto il massimo a sua disposizione, senza però poter scattare dalla prima fila e giocarsi l'unica carta a sua disposizione per rendere difficile la vita a Hamilton. Il portacolori della Red Bull è stato molto abile nell'assicurarsi il giro veloce, l'obiettivo più pesante che era alla sua portata, ma che si potrà rivelare decisivo nella corsa al titolo, perché gli consente di godere di una importantissima comfort zone. Strappando il giro veloce al pilota della Mercedes, Verstappen ha incrementato da sei a otto punti il suo vantaggio in graduatoria, ottenendo un risultato che pragmaticamente e psicologicamente ha un peso molto significativo in un mondiale nel quale una lunghezza potrebbe essere decisiva. Se, anche a Jeddah, l'olandese chiudesse il Gran Premio in seconda posizione alle spalle di Hamilton, Verstappen si troverebbe nella condizione di affrontare l'ultima corsa della stagione al vertice della graduatoria. Cosa non da poco nel contesto di una stagione nella quale i due capoclassifica sono venuti ripetutamente a contatto. In caso di ritiro di entrambi sulla pista degli Emirati, Verstappen si laureerebbe lo stesso campione. Il circuito cittadino di Jeddah è un oggetto misterioso per tutti, ma potrebbe avere un ruolo decisivo nell'economia della stagione. Difficile attendersi un fine settimana tutto lineare come quello appena visto su una pista standard come quella di Losail, che è piaciuta al pubblico ma che si è rivelata priva dell'appeal delle piste che hanno fatto la storia della massima serie. In Qatar, per quel che concerne le posizioni di vertice, il Gran Premio non ha avuto storia. Hamilton non ha fatto altro che evitare ogni rischio e congelare il vantaggio che aveva nei confronti di Verstappen dopo i primi dieci giri di gara. Hamilton di fatto ha replicato la strategia, coprendosi ogni volta. L'esito della corsa qatariana è stato favorevole alla Mercedes per quel che concerne la graduatoria riservata ai piloti, mentre ha sorriso alla Red Bull in tema di costruttori, dove è stata la Red Bull a rosicchiare sei punti alla Casa di Stoccarda. A pesare è stato il rendimento delle seconde guide, con Bottas che non è stato in grado di garantire nemmeno un punto ai suoi. Il finlandese è partito male, ha perso cinque posizioni al via, ha subito una foratura ed è stato costretto alla resa da un problema tecnico conseguente. Perez ha avuto difficoltà in qualifica, riuscendo però a risalire dall'undicesimo posto fino ai piedi del podio. Il messicano ha garantito un bottino di dodici punti importantissimo per la squadra di Milton Keynes, separata ora dalla vetta da sole cinque lunghezze.

TUTTI FELICI MA FERNANDO ALONSO LO È ANCORA DI PIÙ

Per la prima volta a podio assieme a Verstappen e Hamilton, i dominatori del 2021, il quarantenne Alonso non può che sprizzare gioia da tutti i pori. In basso a destra, Lewis, al top a Losail e ora a -8 punti in classifica rispetto a Max

LA FERRARI ALLUNGA AL TERZO POSTO COSTRUTTORI

... E ALONSO TORNA SUL PODIO CON ALPINE AI MASSIMI,

Nell'incandescente duello al vertice del mondiale si è inserito a sorpresa l'Alpine di Alonso, che già a Sochi aveva mostrato importanti segnali di crescita. A Losail il pilota asturiano si è preso la grandissima soddisfazione di estromettere dal podio la Red Bull di Perez e vi è tornato dopo sette anni di assenza.

Alonso ha messo le basi della sua migliore corsa stagionale ottenendo il quinto tempo in qualifica, tramutatosi nella terza piazzola sullo schieramento di partenza grazie alla retrocessione di tre posizioni di Bottas e di cinque di Verstappen. I progressi della squadra diretta da Laurent Rossi si sono riverberati anche nel quinto posto di Ocon, che ha preceduto il sorprendente Stroll.

La squadra di Enstone ha anche ottenuto il suo miglior risultato in qualifica con lo spagnolo distante solo due decimi da Bottas e quattro da Verstappen. Lo stato di forma della AF521 ha sorpreso lo stesso Alain Prost, che ha confessato che la squadra francese non avesse nulla di nuovo in Qatar, ma che dopo soli due giri di pista lo staff tecnico si è reso conto che il fine settimana sarebbe stato molto favorevole. In realtà, le monoposto francesi sembrano esprimersi bene sulle piste lisce, con pochi avvallamenti, e con un ritmo fluente fatto di curve medio-veloci. Anche le due Aston Martin, grazie al decimo posto di Vettel, hanno chiuso in zona punti.
Negli scarichi del pilota di Montreal hanno chiuso Sainz e Leclerc, che hanno portato un bottino di dieci punti alla Scuderia Ferrari che ha sempre più stretta nelle sue mani la terza posizione nella graduatoria riservata ai costruttori. Trentanove punti e mezzo separano la Rossa dalla McLaren, incappata in un fine settimana avaro di gioie nel quale ha raccolto soltanto due punti grazie a Norris.
Il pilota inglese di Andreas Seidl è stato costretto a rientrare nella corsia box a causa di una foratura quando poteva ambire ad un quinto posto. In ombra, invece, Ricciardo, che non è riuscito a trovare la chiave giusta per interpretare al meglio il circuito del Qatar.
Per quel che concerne la Scuderia Ferrari, le SF21 sono riuscite a evitare problemi di degrado sull'anteriore grazie a scelte conservative nella gestione del Gran Premio che si sono rivelate proficue anche se un po' frustranti per i piloti, ai quali è stato chiesto di non spingere a fondo fino ai giri conclusivi con le mescole Hard.
Nelle battute conclusive del Gran Premio, i piloti della Casa di Maranello hanno messo nel mirino la monoposto di Stroll, senza però avere il tempo di attaccarlo.
Probabilmente, un azzardo avrebbe potuto portare i due alfieri del cavallino ai margini delle prime posizioni, ma la scelta di non osare troppo si è certamente rivelata lucida e appropriata se si considerano le forature di Gasly e Norris. L'ottava posizione consente a Leclerc di portarsi ad una sola lunghezza da quinto posto di Norris nella graduatoria riservata ai piloti.

LA DELUSIONE DI VERSTAPPEN
La leggerezza in Q3 in regime di doppia bandiera gialla sventolata ha comportato l'arretramento di cinque posizioni in griglia per Verstappen, secondo in una gara dominata da Lewis. Hammer, a destra, si complimenta con Alonso gran terzo su Alpine.. Sotto, Wolff ascolta il commento del suo pilota preferito a fine gara...

Per il monegasco, costretto a cambiare il telaio dopo le qualifiche, si tratta di un bilancio certamente accettabile soprattutto nel contesto degli obiettivi stagionali.

MENTRE L'ALFA ROMEO È... SENZA SCORTE

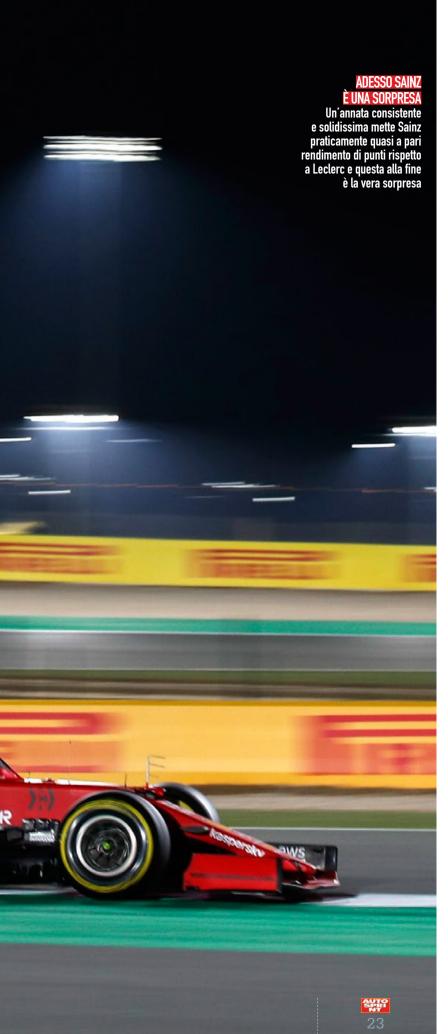
ALPHA TAURI SECONDA IN GRIGLIA CON GASLY!

Tra le squadre tricolori non ha mantenuto le premesse della viglia l'Alpha Tauri, scattata dal secondo posto sullo schieramento di partenza con Gasly, con il francese che è stato forse troppo aggressivo nella gestione degli pneumatici. In ombra l'Alfa Romeo Racing, lontana dai punti con Raikkonen e Giovinazzi, alla terzultima uscita con i colori della Casa del Biscione.
La pista di Losail ha mostrato ampie vie di fuga, si sono visti pochi incidenti, ma le scuderie più piccole sono andate in crisi per quel che concerne i ricambi a causa dei danneggiamenti causati dai contatti sui cordoli.
Nella giornata di venerdì, Raikkonen e Giovinazzi hanno danneggiato ben tre sottoscocche, con il pugliese che ha subito un colpo pari a 20 kiloNewton, come ha fatto sapere la squadra al termine della prima giornata di prove.
Gia in Brasile, la squadra di Hinwil aveva dovuto rimandare in Svizzera due fondi, che è impossibile ricostruire in questa fase della stagione visto che servono dieci giorni.
Attenzione dunque alle prossime corse, dato che i magazzini dei team meno grandi iniziano a non avere più scorte. Giovinazzi può però affrontare con la massima fiducia la prossima trasferta di Jeddah, dove incontrerà un circuito cittadino veloce e condizioni nelle quale il pilota di Martina Franca normalmente riesce a fare la differenza. Siamo dunque pronti a scommettere che il pugliese possa fare bene alla ripresa del mondiale in Arabia Saudita, dove si annuncino scintille dal vertice a fondo gruppo.
E non ci riferiamo solo ai cordoli, la Formula Uno si avvia a un grande finale di stagione. ●

di Alberto Sabbatini

Ferrari non molla mai

I PIAZZAMENTI IN SETTIMA E OTTAVA POSIZIONE DI SAINZ E LECLERC NON POSSONO CERTO ENTUSIASMARE MA INTANTO CONSOLIDANO LA ROSSA AL TERZO POSTO TRA I COSTRUTTORI

ADESSO SAINZ È UNA SORPRESA
Un'annata consistente e solidissima mette Sainz praticamente quasi a pari rendimento di punti rispetto a Leclerc e questa alla fine è la vera sorpresa

Cominciamo dalle (poche) cose positive. L'unica vera soddisfazione per la Ferrari in Qatar è la quasi certezza del terzo posto iridato nel campionato Costruttori. Con la foratura lenta di Norris nel finale, il 5° posto di Lando è andato in fumo in extremis e la McLaren, invece di uscire dal Qatar con 4 punti recuperati alla Ferrari, ne ha persi altri 8. Adesso il margine della Rossa sugli avversari è salito a 39,5 punti. Un distacco quasi incolmabile in due sole corse per il team inglese. Così la Ferrari ha per lo meno la soddisfazione di aver raggiunto l'obiettivo tanto agognato. Essere il team migliore "degli altri" in campionato.
Altra piccola nota positiva è il buon lavoro del team al box. Dopo tanti piazzamenti sprecati per una gomma che non usciva, una pistola che si inceppava e guai del genere, stavolta la squadra ai box ha marciato come un orologio svizzero. Dalle prove, dove hanno dovuto sostituire in 5 ore il telaio di Leclerc, alla corsa dove hanno dovuto compiere in un doppio pit stop contemporaneo.

I pit stop non fanno più paura
Per una circostanza fortuita (una violenta spiattellata di gomme di Leclerc che si difendeva da Alonso e Perez a metà gara) al 27° giro il team si è trovato a dover effettuare il pit stop doppio, con due macchine quasi in contemporanea ai box. Sainz che entrava per la sua sosta e Leclerc subito dopo che doveva sostituire a tutti i costi gli pneumatici rovinati. Sono circostanze che possono capitare in F.1, ma sono anche le situazioni che nascondono gli imprevisti più gravi. Basta che una minima cosa vada storta – l'auto che si ferma trenta centimetri oltre la piazzola, un dado che si incastra – e si compromette la gara di tutte e due i piloti. La Ferrari non è stata esente in passato da disavventure in situazioni simili che hanno portato Binotto lo scorso inverno a rivedere le procedure di lavoro al pit stop. Stavolta, nella situazione più disagevole e affannata, tutto invece è filato liscio. I due piloti sono entrati uno dietro l'altro staccati di appena tre secondi fra loro; i meccanici danzavano attorno alle auto con le gomme in mano come api sul miele e sono riusciti ad effettuare i due cambi gomme in tempi record. Sainz in 2"2 e Leclerc in 2"4. Sul livello della blasonata Red Bull, che assieme a Williams è quasi sempre la squadra più veloce al cambio gomme. Ugualmente da primato il lavoro dietro le quinte. Quello compiuto ai box sabato sera per sostituire il telaio di Leclerc danneggiato al venerdì. In cinque ore i meccanici della Rossa hanno completato un'operazione non banale. Perché bisogna smontare motore e cambio, asportare sospensioni e radiatori, scollegare i mille cavi e condotti che "aggrovigliano" una monoposto F.1 e poi rimontare il tutto. Ai ferraristi sono state necessarie oltre 5 ore, e per di più non si può più lavorare di notte per via della regola del parco chiuso, altrimenti si prende penalità e si parte dal fondo della griglia. Per cui i meccanici hanno lavorato per tre ore fino alle 21.30 di sabato. Poi hanno ripreso la mattina dopo alle 12 quando l'auto è stata liberata dal parco chiuso, completando l'opera dopo le 14. Tre ore prima della partenza.

Un bel lavoro di squadra, ma purtroppo le note positive terminano qui. Non c'è nient'altro di buono nel bilancio della Ferrari in Qatar. La lista che segue è quella delle vicende dolenti. Ed è lunga. Perché le ambizioni per un top team come la Ferrari devono essere ben altre.

Notte fonda in Qatar

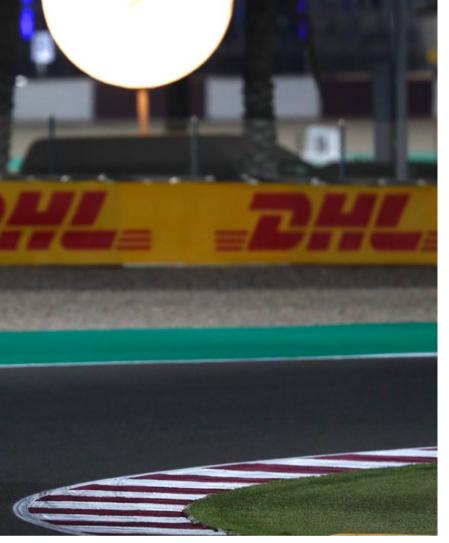
La Ferrari vista in pista in Qatar sembrava brancolare nel buio. Un buio fitto e scuro come la notte del deserto. Fin dalle prove libere con i piloti sempre oltre la cronica sesta posizione e mediamente staccati di un secondo al giro dai due top team. Ma quel che è peggio, con altre vetture comodamente davanti a loro. Auto che in passato erano spesso dietro, come Alpine e Alpha Tauri e che invece sui lunghi curvoni della pista di Losail si sono trovate più a proprio agio della SF21. E poi c'è sempre stata l'incombente minaccia della McLaren che sessione dopo sessione è progredita fino a superare le Ferrari in qualifica e pure in corsa. E se non fosse stata per la foratura di Norris nel finale di gara, il risultato per la Rossa sarebbe stato ancor peggiore del settimo e ottavo posto di Sainz e Leclerc.

Doppiati in gara, anzi no

Il passo gara delle Ferrari è stato talmente inconsistente che dopo 38 giri - due terzi di gara – le due Rosse erano già state doppiate! Per fortuna la strategia del secondo pit stop di Hamilton e Verstappen ha permesso a Sainz e Leclerc di sdoppiarsi pochi passaggi dopo. E i due ferraristi nel finale, con gomme dure, sono riusciti a migliorare il ritmo evitando per pochi secondi un nuovo doppiaggio. Ma la classifica finale non è certo consolatoria: Sainz e Leclerc hanno finito staccati di 1 minuto e 22 secondi da Hamilton. Che significa un distacco medio al giro di oltre 1"4. Un abisso! Molto più che nelle prove.
Eppure l'analisi dei settori intermedi e delle velocità in qualifica, i valori più veritieri perché ottenuti senza scie, non appaiono così disastrosi. Prendiamo in esame solo Sainz perché la performance di Leclerc era viziata dal difetto al telaio. Il primo intermedio, quello formato da lungo rettifilo e dalle prime due curve, è dove Sainz accusava più distacco dal leder Hamilton: 3 decimi in 26 secondi. Ma lo spagnolo era comunque l'ottavo più veloce del gruppo e prendeva appena 1 decimo dall'Alpine di Alonso, dall'Alpha Tauri di Gasly e dalla McLaren di Norris. Nel secondo, fatto di curve e controcurve velocissime che mettevano alla frusta l'appoggio della SF21, Sainz si è difeso comunque perché ha rimediato 4 decimi da Hamilton ma era in scia alle Alpine e all'Alpha Tauri. Nell'ultimo settore Sainz è stato il quarto più veloce di tutti, dietro solo ai top team. E a un decimo da loro. Inoltre le velocità massime rilevate parevano confortanti: nel punto più veloce Sainz ha viaggiato a 322,9 km/h, a un solo km/h da Hamilton. Vero che aveva soltanto la 16° velocità di tutti, ma la maggior parte dei piloti davanti che sfiorano i 330 km/h erano vetture delle retrovie con assetti più scarichi, quindi poco indicativi ai fini della corsa. Invece negli intermedi a centro curva Sainz era sempre ben piazzato, con la

quarta o quinta velocità massima. Quindi le premesse per una gara così incolore come è stata poi, non c'erano. Allora cos'è successo per cambiare le cose? Che la Ferrari in gara ha sofferto le gomme.

I soli problemi di gomme

Essendo una pista nuova dai valori di grip sconosciuti, la Pirelli per non rischiare aveva portato in Qatar i set di gomme più dure che possiede: la C1, C32 e C3. Che sulla Rossa non hanno sempre reso alla perfezione. Su un circuito nuovo, poco gommato, in mezzo al deserto quindi colpito pure dal vento che deposita sabbia in pista, e per di più di notte con temperatura che precipita di colpo, i cronici difetti di gestione gomme della SF21 sono emersi prepotentemente. Per qualche motivo – che sia l'assetto, l'aerodinamica, il telaio o le caratteristiche intrinseche di questa monoposto – la SF21 è un'auto che maltratta le gomme più di altre. Per cui sorgono più facilmente problemi di graining sul battistrada o di usura e degrado se l'asfalto è molto abrasivo. In Qatar è successo questo. Non solo alla Ferrari perché come si è visto Bottas, Russell, Latifi e Norris hanno avuto le loro disavventure in corsa con gli pneumatici.
I ferraristi, ben consapevoli della criticità della SF21 in fatto di gomme, hanno adottato in gara una condotta estremamente prudenziale. Ricordavano ancora la doccia fredda del Gp Francia al Castellet dello scorso giugno, su una pista dall'asfalto assai abrasivo, con le due Rosse fuori dai top dieci al

traguardo e desolatamente staccatissime per via di eccessivo graining. Perciò la Rossa è partita al ralenty nel primo stint con le gomme medie (C2). Sainz è stato anche indeciso in partenza, si è fatto chiudere da Verstappen, Norris e Ocon e ha perso due posizioni nelle prime curve. Poi ha sempre corso al risparmio non perché non ne avesse per andare più forte, ma perché doveva gestire gli pneumatici. Lui si aspettava un inizio di gara sofferto con le gomme medie contro tanti avversari con le soft, ma mai com'è accaduto davvero. Era convinto di poter forzare il passo dopo il sesto/settimo giro ma il team non gli ha mai dato via libera per spingere fino al 20° giro. Poco prima del pit stop pianificato al 27° passaggio. Nei tempi sul giro dello spagnolo si vede tutto il suo dramma di guidare col "braccino". Un comportamento che va contro la natura di un pilota. Tanto per fare un esempio, al 16° giro, mentre Hamilton viaggiava sul passo di 1.27.6, Verstappen faceva 1.28.4 e Alonso 1.29.3, Carlos guidava sul ritmo di 1.30.0. Solo al 18° giro per la prima volta è sceso sotto 1'30", quando gli altri avevano abbassato quel limite già da diversi giri. Ma intanto Sainz aveva già accumulato 28" di svantaggio dal leader e 12" da Alonso. Recuperare un gap così è stato impossibile. Le cose sono cambiate poco nel secondo stint, con le gomme hard. Dove Sainz, sempre per timore di degrado eccessivo, è stato di nuovo tenuto a freno dai box per diversi passaggi. Solo dopo il 40° giro, quando le ansie da degrado sono state superate, Carlos ha avuto il via libera per spingere e i suoi tempi sono bruscamente calati di oltre un secondo passando da quasi 1'29" a 1'27" alto. Ma ormai il distacco accumulato era troppo grande. Pure per rimontare l'Aston Martin di Stroll che, forte del DRS di chi gli era davanti (Ocon) poteva rintuzzare gli attacchi e ha terminato sesto davanti alle Rosse.

LECLERC IN FASE NO

Problemi al telaio ne hanno limitato il rendimento, poi l'avvenuta sostituzione non ha segnato un cambio di passo e in gara Charles è giunto dietro a Carlos

Si poteva agire diversamente?

Il dubbio a questo punto è: si poteva osare qualcosa di diverso?
E sempre questo il dilemma del post gara. Ma qui le opinioni divergono: perché Sainz a fine corsa ha ammesso: «*Col senno di poi si poteva spingere di più*». Ma Binotto ha replicato: «*Però gli altri che hanno forzato di più il ritmo, poi hanno bucato...*». Rimane il fatto che Alonso con mescole addirittura più morbide e una guida esperta è riuscito a fare 23 giri con le soft e ben 34 con le hard contro i 27 ed i 30 giri rispettivamente di Sainz e Leclerc (con il binomio medie/dure). Ed è pure finito a podio. Certo, ha un'altro telaio fra le mani, ma...

Leclerc rinfrancato

Diverso il caso di Leclerc, che va giudicato in funzione del cambio di telaio. Il monegasco per tutto il week end si era lamentato del fatto che fosse sistematicamente da 3 a 6 decimi più lento del compagno. Poi sabato dopo le qualifiche la Ferrari ha scoperto una crepa nella parte bassa del suo telaio, provocata da un passaggio sul cordolo nelle libere del venerdì. Il telaio, torcendosi perché aveva perso la rigidità assoluta per via della crepa, faceva scivolare di più in curva l'auto. Cambiato il telaio con l'opera certosina descritta prima nella mattinata di domenica, il sorriso è ricomparso sul volto di Leclerc. Che improvvisamente ha perso le proprie insicurezze ed è tornato a guidare forte come sa fare lui. Peccato che partisse dalla settima fila. Ma se guardiamo i dati, in una corsa così difficile per la gestione gomme, lui che è pure meno abile di Sainz in questa situazione dove bisogna guidare col guanto di velluto, se l'è cavata forse addirittura meglio dello spagnolo pur dovendo partire indietro e compiendo sorpassi. Per tutto il primo stint Leclerc è stato più veloce di Sainz, recuperandogli i 6" di distacco che aveva nei primi passaggi e arrivando a soli 2" da lui al 17° giro. Poi, dopo il doppio pit stop incrociato, il gap è risalito a 10" per azzerarsi o quasi nel finale quando Charles ha terminato a solo 1"2 dal compagno. Addirittura Leclerc aveva chiesto lo scambio di posizioni, in cambio del favore fatto in Brasile, ma il team gliel'ha negato perché erano in gestione gomme.
Insomma, l'unica piccola soddisfazione per Leclerc da questo deludente week end viene dal fatto che ha scoperto che non aveva improvvisamente disimparato a guidare, ma era un guasto alla macchina che non lo faceva andare forte come Sainz. Sapendo com'è umorale il monegasco e quanta rivalità nascosta ci sia fra i due ferraristi (sotto sotto nessuno accetta di finire dietro al compagno a fine stagione) il fatto che abbia chiarito questo mistero gli darà sicuramente nuove energie per il finale di stagione. Dove ha nel mirino Norris, che è appena un punto avanti a lui nella classifica Piloti. ●

Le voci ferrariste

GIOVEDÌ 11 NOVEMBRE

LECLERC: *«Un tracciato molto intenso da guidare, con tante curve da alta velocità. Ho avuto modo di fare un giro di pista in bici e mi sembra molto interessante. Avrò modo di fare altri giri ma sarà soltanto quando saliremo in macchina e cominceremo a prendere le misure che si potrà capire davvero come è. Per entrare in piena sintonia con il tracciato credo occorreranno una quindicina di tornate, ma abbiamo tre sessioni di prove libere davanti a noi, quindi credo non costituirà un problema per nessuno».*

SAINZ: *«A parte tante gare di moto su Internet ho trovato anche alcuni camera car di auto, anche se si trattava di categorie molto più lente della Formula 1. Per farsi un'idea sarà necessario salire in macchina e iniziare ad accumulare chilometri. Per questo sarà importante sfruttare al massimo la giornata di domani».*

VENERDÌ DOPO LIBERE

SAINZ: *«Il primo giorno su una pista nuova è sempre eccitante e impegnativo, perché si tratta di un'esperienza completamente nuova. In tutta onestà, credo che questo circuito abbia sorpreso tutti per quanto è filante e per le velocità che si raggiungono in curva. Ci sarà da lavorare sodo sull'assetto perché abbiamo dovuto modificarlo parecchio rispetto a quello che avevamo in mente. Non siamo ancora dove vorremmo essere, e per questo ci sarà bisogno di migliorare la vettura stanotte perché la competizione è molto serrata. Ho però piena fiducia che ci possiamo riuscire e mi auguro che domani saremo in grado di giocarcela nelle prime posizioni del gruppo».*

LECLERC: *«Mi sono divertito parecchio guidare a Losail: è una bella pista. Trovo sempre interessanti i cambiamenti e mi piace quando ci sono delle novità nel calendario. Oggi abbiamo messo insieme un bel po' di giri con le due vetture, e questo ci ha permesso di conoscere meglio le caratteristiche del circuito e di raccogliere quanti più dati possibile. Ora ci concentreremo soprattutto sulla qualifica visto che i nostri long run sono già piuttosto buoni. Per il giro secco sarà fondamentale riuscire a bilanciare il più possibile il primo e l'ultimo settore così da limitare il surriscaldamento delle gomme causato dalle alte temperature che qui sono la norma».*

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

SAINZ: *«Il settimo posto è un buon risultato, soprattutto considerato dove eravamo ieri e i progressi che abbiamo fatto oggi con la macchina. In Q2 abbiamo deciso di correre un bel rischio, effettuando due tentativi con le Medium, ma per fortuna è andato tutto per il meglio, soprattutto dopo un primo giro molto buono. Sarebbe stato ben più facile passare in Q3 con le Soft ma, considerato il degrado delle gomme, crediamo che le Medium siano la scelta migliore per la nostra gara. Certo, al via sarò circondato da piloti con gomme Soft e non sarà affatto semplice. Nell'ultima fase della qualifica il mio primo tentativo è stato buono, poi non sono riuscito a migliorare la mia settima posizione. Mi schiererò dalla parte pulita della pista e cercheremo di gestire strategicamente al meglio la nostra scelta di gomme per massimizzare il risultato. Credo che l'esito di questa qualifica sia il frutto di un grande lavoro fatto da tutta la squadra che ieri ha capito cosa bisognava modificare in vista di oggi. È senz'altro un altro aspetto molto positivo di questa sessione. Ora concentriamoci sulla gara».*

LECLERC: *«Una qualifica davvero inaspettata quella di oggi pomeriggio. Di solito, se il risultato non è quello previsto, capisco se è dovuto al bilancio della vettura o a qualche errore ma nessuna di queste due risposte sembra valida oggi. Non ho mai sentito le gomme nella giusta finestra d'esercizio e scivolavo continuamente a causa della mancanza di aderenza. Inoltre, il danno al telaio causato dai cordoli in Q1 non ha certamente dato una mano! Dobbiamo sederci insieme alla squadra e analizzare con attenzione tutti i dati per capire se c'è qualcosa di significativo che non abbia funzionato in termini di assetto o che possa essere migliorato.
C'è tanto lavoro da fare nelle prossime ore, soprattutto per i meccanici, per prepararci per una gara che non si preannuncia per niente facile. Almeno cercheremo di sfruttare al meglio la possibilità di poter scegliere il tipo di gomma con cui partire».*

MEKIES: *«Una qualifica difficile quella di oggi pomeriggio ma, ciò detto, sappiamo bene che l'obiettivo principale di questo finale di stagione è battere la McLaren nella classifica Costruttori e il bilancio del confronto diretto in questa sessione è sostanzialmente in parità.
Carlos ha disputato una buona qualifica, riuscendo a passare in Q3 con le Medium, un obiettivo raggiunto soltanto da piloti dei due team in lotta per i titoli iridati. È stata una scelta rischiosa e, per fortuna, ci è andata bene: vedremo domani se avrà dato i suoi frutti.
Charles non è riuscito a trovare la giusta sintonia con la vettura in questa sessione: cercheremo di analizzarne insieme a lui le ragioni – guardando scrupolosamente ad ogni aspetto – per provare a capire come metterlo nelle condizioni ideali per la gara. Peraltro, è chiaro che la lesione al telaio che ne impone la sostituzione ha avuto un peso nel rendimento della vettura. Adesso un superlavoro attende i nostri meccanici per ripristinare in tempo la monoposto numero 16. Va considerato che, su su una pista come questa, l'esperienza che si accumula giro dopo giro può fare la differenza quindi ci aspettiamo che i rapporti di forza che si sono visti oggi possano anche mutare. Infine, l'affidabilità sarà più che mai un fattore determinante, come abbiamo imparato a nostre spese oggi pomeriggio. Quello che è certo è che faremo il massimo perché gli eventuali cambiamenti vadano a nostro favore, soprattutto nei confronti dei nostri principali rivali. Nonostante tutte le difficoltà della giornata, nulla è*

compromesso e c'è ancora la possibilità di raccogliere punti importanti per il campionato».

DOMENICA DOPO IL GP

SAINZ: «La nostra di oggi non è stata certo una gara particolarmente esaltante, visto che abbiamo dovuto gestire le gomme per la maggior parte del tempo. Comunque, credo che abbiamo fatto un buon lavoro riuscendo a portare a termine una strategia a una sosta sulla quale prima del via eravamo dubbiosi. Come temevo, la partenza con le gomme Medium è stata difficile perché ho faticato a lottare con le vetture intorno a me. Da dopo la partenza mi sono concentrato sull'estendere al massimo il mio primo stint e poi nel prendermi cura delle Hard nei giri iniziali del secondo. Quando mi hanno detto che eravamo tranquilli e potevamo spingere fino alla fine della gara finalmente mi sono potuto divertire. Ho raggiunto Ocon e Stroll ma mi sono trovato in un trenino in cui tutti avevano DRS e non sono riuscito a tentare il sorpasso. Nel complesso è stata una tripletta positiva, nella quale sono sempre stato a mio agio con la vettura e veloce in ogni sessione. Abbiamo anche aumentato il nostro vantaggio su McLaren e di questo dobbiamo essere contenti. Prima di affrontare le ultime due gare della stagione c'è bisogno di un po' di riposo, specie per i meccanici e i ragazzi della squadra in pista. Grazie del grande lavoro ragazzi! Infine mi voglio congratulare con Fernando per la stupenda gara di oggi. Rivederlo sul podio è stato fantastico.

LECLERC: «Come squadra direi che il weekend si è concluso con un risultato positivo. Per quel che mi riguarda sono contento di aver ritrovato il mio passo dopo una qualifica frustrante, per questo desidero ringraziare i nostri meccanici per l'incredibile lavoro che hanno fatto nel sostituire il telaio della mia vettura. Fin dai primi giri di gara le sensazioni in macchina erano molto migliori e ho sentito che potevo tornare a spingere. In termini di risultato assoluto chiaramente un ottavo posto non è particolarmente esaltante, ma se consideriamo che sono partito indietro e guardiamo al mio passo, specie nel secondo stint, mi sento di dire che mi è riuscito un bel recupero. Restano solo due gare al termine della stagione e faremo di tutto per portare questo trend positivo fino al termine del campionato.

BINOTTO: «Un risultato che va giudicato in ottica campionato e, pertanto, va visto come un ulteriore passo avanti verso il raggiungimento di quegli obiettivi che ci siamo dati in questo finale di stagione. Sapevamo che su questo tracciato avremmo potuto essere in difficoltà con l'usura degli pneumatici – come ad esempio lo eravamo stati al Paul Ricard – e abbiamo quindi chiesto ai piloti di essere sempre molto cauti nella guida, senza prendere alcun rischio e provando a puntare su una strategia basata su una sola sosta. È stata una scelta conservativa ma che, alla luce di quello che è accaduto nel finale, ha pagato. La squadra ha lavorato bene, in condizioni non certamente agevoli visto che questa è stata la terza gara consecutiva. I meccanici sono stati bravissimi, sia nel sostituire il telaio di Charles nei tempi previsti, evitando così una penalizzazione sulla griglia, sia nell'effettuare due buoni pit-stop a pochi secondi di distanza l'uno dall'altro. Ora cerchiamo di recuperare un po' di energie e cercare di finire la stagione nella maniera migliore possibile.

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

LEWIS HAMILTON

La più grande novità, la più sorprendente, inattesa e vivificante scossa di questo finale di mondiale è umanissima e ha un nome e un cognome: si chiama Lewis Hamilton. Quasi tutti si chiedevano quale sarebbe stato l'elemento in più capace di dare un volto e un sapore a questa sfida e la risposta è tutta nelle sue prodezze, nel salto di qualità, nell'immensa voglia di vincere che ispirano i fine settimana vissuti da lui e da noi tutti, ammirandolo, sia in Brasile che in Qatar. Poi, certo, sarà quel che sarà, però il suo duplice colpo d'ala impreziosisce la lotta megavigliosa in atto con Verstappen, la quale, comunque vada, passerà alla storia delle corse.

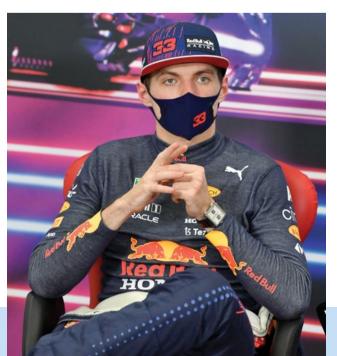
MIGLIOR FILM

MAX VERSTAPPEN

Il solo errore - grande, immenso, tetro e pure antipatico, per la verità -, lo fa in finale di Q3, all'ultimo push, quando di fronte a una doppia gialla agitata resta del tutto indifferente. Questo, nella cultura di chi ha a cuore le corse, è un comportamento grave e le cinque posizioni di arretramento nello schieramento sono sacrosante. Tutto il resto, dal via al traguardo, è preciso, per Max, che tutto può meno che andare a prendere Lewis, mantenendosi comunque primo nel mondiale a-8 punti. E adesso il terrore è che a decidere alla fine, tra lui e Hammer, potrebbero essere i punti presi o persi in una qualifying race, ovvero in un Granpremietto, ovvero in un giro più veloce...

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

FERNANDO ALONSO

Coi top team che fanno cartello da anni e anni per non volerlo più, rivederlo a podio è l'ultimo grido di libertà contro il sistema e i padroni del vapore, anzi, dell'elettricità, in F.1. E questo terzo posto vale tanto quanto la vittoria del compagno Ocon in Ungheria, perché stavolta non v'è stato alcuno svolgimento rocambolesco a favorire il risultato e veruno fattore anomalo a difenderlo. Tantomeno Ocon ha potuto contraccambiare il favore dell'Hungaroring, poiché Perez gli è andato via in due pedalate. Questo podio, insomma, è al cento per cento merito del quarantenne delle Asturie, che così facendo insegna a tutti a non arrendersi mai.

MIGLIOR REGIA

MERCEDES

Oddio, visto come hanno gestito Bottas, sacrificandolo agonisticamente peggio di un cero votivo, la statuetta non la meriterebbero, però la verità è che là davanti il poleman Lewis Hamilton ha dominato in qualifica e in gara. Certo, mettendoci tanto, immensamente del suo, ma potendo anche contare su una monoposto tornata perfetta e in grado di qualsiasi exploit. No, tutto è ancora aperto e la Mercedes a più cinque punti nel mondiale Costruttori è lì a ribadirlo. Prepariamoci ad un finale col cuore in gola, nel quale la Stella a Tre Punte arriva con grande onore e in forma smagliante, fors'anche più della stessa Red Bull-Honda.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

LANCE STROLL

Si può pensare di tutto, ma dopo venti Gran Premi a parità di macchina, Lance è staccato di soli nove punticini dal compagno di squadra Vettel in seno all'Aston Martin e questo per il canadese è un gran bel dato di fatto. Magari lo è meno per la china della carriera di Seb, ma questa è un'altra storia. In Qatar l'Aston Martin si leva una bella soddisfazione, con un sesto posto niente male e pure col doppio arrivo in zona punti garantito dal non entusiasmante ma comunque consistente decimo posto dello stesso Seb. Ci voleva, perché il team british green di un buon finale di stagione ne ha davvero bisogno.

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

CARLOS SAINZ

Ormai in qualifica da tre Gp consecutivi fa meglio del glorioso compagno di squadra Charles Leclerc e dopo Losail è staccato di soli sei punti e mezzo dal monegasco. Tanto che un eventuale sorpasso nella generale assumerebbe i contorni dell'impresa assolutamente clamorosa. Ecco, in Ferrari, più ancora che guardare la McLaren, magari la sfida più spettacolare, inattesa e motivante se la ritrovano in casa. Con lo spagnolo che, crescendo millimetricamente ma costantemente, ormai, al di là dei problemi di telaio e non di Charles, sta acquistando sempre più stima e autorevolezza all'interno del team rosso.

LA STATUETTA SPEZZATA

McLAREN

Per carità, vista la foratura all'anteriore sinistra per Norris, ci si mette anche la sfortuna, però la sensazione generale è che questa McLaren di fine stagione non valga neanche la metà di quella vista dominare a Monza. E magari non solo perché i circuiti cambiano assai, l'uno rispetto all'altro. No, la sensazione è che Ricciardo sia risprofondato nell'abisso dell'anonimato e anche Norris faccia fatica a dare il meglio guidando una monoposto sensibilmente meno brillante di prima. Intanto si frega le mani felice la Ferrari, che mira sempre più con giustificato realismo al terzo posto finale Costruttori. Sveglia, boyz orange-papaya!

I VOTI DEL GRAN PREMIO

SCUDERIE		PILOTI
MERCEDES	10	HAMILTON
RED BULL	9	VERSTAPPEN
ALPINE	8	STROLL
ASTON MARTIN	7	PEREZ, NORRIS, SAINZ, GASLY, OCON
ALPHATAURI, FERRARI	6	LECLERC, BOTTAS, VETTEL, MAZEPIN
McLAREN, ALFA ROMEO, HAAS	5	TSUNODA, SCHUMACHER, LATIFI, RICCIARDO, GIOVINAZZI, RUSSELL, RAIKKONEN
WILLIAMS	4	MAZEPIN
	3	
	NC	

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	PEREZ
PILOTA MENO COMBATTIVO	SCHUMACHER
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	NORRIS
PILOTA MENO SFORTUNATO	SAINZ
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	WILLIAMS
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	FERRARI
SCUDERIA MENO FORTUNATA	McLAREN

Visto con Vincenzo Sospiri

di Alessandro Bucci

Mercedes ora è la più veloce

È IL GRAN MOMENTO DELLA VETTURA TEDESCA, ANCHE SE LA RED BULL-HONDA SI MANTIENE ULTRACOMPETITIVA NEI SETTORI IN CUI CONTA DI PIÙ L'AERODINAMICA. MA LA SFIDA RESTA APERTA...

Reduce da una splendida annata sportiva costellata da tante vittorie con il suo team GT, Vincenzo Sospiri vanta una lunga e vasta esperienza nel motorsport internazionale avendo vestito sia i panni di pilota che quelli da team manager. Grande appassionato di Formula Uno, il romagnolo "Vince" commenta con noi il terzultimo appuntamento della stagione 2021 in Qatar dove, il Big Circus, è sbarcato per la prima volta in quel di Losail. Grazie al secondo successo consecutivo nell'arco di una settimana Hamilton lamenta ora otto punti di distacco dal leader del campionato Verstappen, sempre agguerritissimo.

- Vince, chi ti è piaciuto di più tra Hammertime e Mad Max a Losail?

«Penso che sia Lewis che Max abbiano disputato una buona gara dando il massimo. Forse Verstappen ha faticato leggermente all'inizio della corsa in termini di ritmo, ma poi è stato un bel duello tra lui e Hamilton anche a suon di giri veloci».

- Red Bull sempre molto aggressiva nelle strategie...

«Non potrebbe essere altrimenti quando hai come avversari Hamilton e la Mercedes. L'olandese poteva permettersi il pit-stop con gomma soft nel finale, perché Max aveva il gap sufficiente nei confronti di Lewis per tentare l'azzardo. Giusta strategia della

Red Bull. Quanto a Mercedes, Hamilton non poteva adottare la medesima strategia di Max, altrimenti avrebbe rischiato seriamente la prima posizione».

- Qual è la miglior macchina tra le due contendenti al titolo costruttori?

«*Mercedes sembra la vettura più veloce nel giro totale, ma nei settori dove conta più l'aerodinamica Red Bull ha la meglio. Una sfida tra titani ad altissimo livello*».

- In Qatar una grande partenza da parte di Verstappen e dei due piloti Alpine. Bottas che ha combinato invece?

«*Il finlandese non ha lasciato scorrere bene la frizione a causa di una piccola esitazione. Valtteri non sta aiutando Lewis nella conquista al titolo e, fossi il team manager Mercedes, avrei già sostituito Bottas con Russell*».

- Non sarebbe troppo rischioso a questo punto della stagione?

«*Secondo me no. George è un fuoriclasse ma, purtroppo per lui, non guida una vettura sufficientemente competitiva. Nel 2020 quando Russell è salito sulla Mercedes ha dominato sin da subito pilotando una vettura disegnata per Hamilton e solo gli errori del team lo hanno privato di un meritatissimo successo. Quest'anno Russell sulla Williams ha realizzato grandi prestazioni sul bagnato in qualifica, dimostrando nuovamente di essere speciale*».

- Tante gomme crollate a Losail in gara...

«*L'usura delle gomme genera sottosterzo o sovrasterzo nella guida e il pilota monta sui cordoli con un angolo di sterzo differente, solitamente finendo sulla parte più alta e spigolosa di esso. In quei frangenti la tela di ferro che sorregge la spalla della gomma, incontrando una compressione sul cordolo, danneggia l'interno della carcassa dello pneumatico, creando una prima frattura che può poi portare all'esplosione della gomma. Il pilota avverte vibrazioni importanti e queste sono un primo segnale d'allarme. A volte è possibile rientrare prima che si verifichi l'irreparabile, altre volte è già troppo tardi per agire*».

- Alcuni piloti sono rientrati ai box su tre gomme generando anche pericolo. Come giudichi la loro condotta?

«*Effettivamente quando un pilota gira in pista con una gomma forata può seminare detriti quali pezzi di acciaio e ferro che possono generare ulteriori forature, ma un concorrente è in gara e logicamente cerca di rientrare stando lontano dalle traiettorie. Li assolvo tutti*».

GIA AL TOP IN F.3000 NEL 1995

Titolato in F.3000 internazionale nel 1995 col team SuperNova, il forlivese Vincenzo Sospiri non è riuscito ad approdare in F.1 a seguito del fallimento del programma Lola nel 1997 (una mancata qualifica in Australia e poi la chiusura) passando alle vetture Sport e divenendo poi ottimo team manager

- Alonso è tornato sul podio dopo sette anni. Grande weekend per Alpine...

«*Ottima gestione e grandissimi piloti. Alonso è un uomo e un pilota fortissimo, sin da giovane è sempre stato uno dei concorrenti più forti in circolazione. Se lo spagnolo dispone di una vettura competitiva il leone che è in lui emerge sempre. Fernando è un pilota completo e intelligente, capace di sfruttare al meglio tutte le risorse a disposizione*».

- Ferrari ha rischiato di essere doppiata. Ancora un boccone amaro da inghiottire per i tifosi della Rossa..

«*Il Cavallino Rampante prova sempre a dare il massimo, il team e i piloti non mollano mai e questo è importante. Gli italiani sono fatti così, anche se sono consapevoli di non essere competitivi danno sempre il massimo e cercano di migliorarsi. Spero che la vettura 2022 Ferrari sarà maggiormente competitiva e possa avvicinare le performance di Mercedes e Red Bull*».

- A proposito di italiani, pensi che la FE possa essere una buona opportunità per l'appiedato Antonio Giovinazzi?

«*Non credo che la FE possa essere un'occasione costruttiva per Antonio. Giovinazzi è un pilota che va molto forte e non capisco perché debba uscire dalla F.1. La prima gara della sua vita Antonio l'ha corsa nel team che gestivo in Formula Abarth ottenendo sin da subito grandi piazzamenti. Segnalai prontamente Giovinazzi a Baldisserri, ma poi credo non fu seguito molto bene. Purtroppo Giovinazzi non ha potuto dimostrare il suo talento nel Big Circus*».

- AlphaTauri ha molto da recriminare essendo partita in prima fila con Gasly...

«*Il team faentino ha faticato a mantenere un buon ritmo e la strategia non s'è rivelata particolarmente efficace. Peccato perché Gasly ha un grande passo, è costante e arriva quasi sempre a punti*».

- Hamilton ha annunciato che correrà le ultime due gare della stagione con l'arcobaleno dipinto sul casco. Che ne pensi?

«*Sono segnali che provengono da una persona che ha un proprio pensiero e non si conforma alla massa del posto, non subendo pressioni politiche. Lewis segue le sue idee e il proprio istinto e per me è ammirevole. Ogni persona deve fare quello che vuole e sente nella sua vita, l'importante è non arrecare danno agli altri. Chiaramente qualcuno potrà sempre pensare che le tue idee o il tuo stile di vita siano sbagliati, ma il rispetto per le altre persone non dovrebbe mai venire meno*».

- Ti piace la pista di Losail?

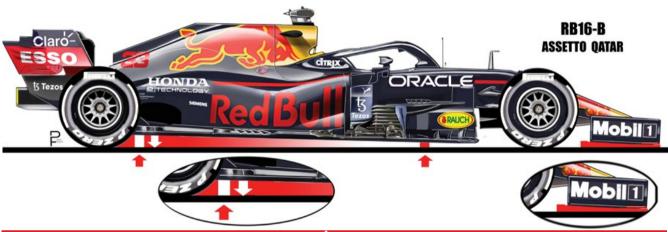
«*Stiamo parlando di un circuito piatto, anonimo, con tante curve ma non memorabili. Credo la Formula Uno dovrebbe guardare altrove per cercare nuove location. Magari recuperando alcuni Gp in Asia*».

- Il 2022 per Vincenzo Sospiri Racing team è stato sportivamente fantastico. Ripercorriamo i vostri successi?

«*Abbiamo vinto il campionato Super Trofeo Europeo nella classe Pro Am, cogliendo inoltre il successo nelle World Finals 2021 del Lamborghini Super Trofeo a Misano e conquistando il campionato GT3 Open Internazionale dove siamo finiti primi e quarti*». ●

di Paolo Filisetti

Sulle ali ...della discordia!

ORMAI IL MONDIALE È NON SOLO SFIDA IN PISTA TRA LEWIS E MAX MA SI GIOCA ANCHE TRAMITE UNA SFINENTE LOTTA SUI DETTAGLI TRA RED BULL E MERCEDES. ECCO SPIEGATO COME E PERCHÉ...

ASSETTO RAKE UNA VOLTA DIU PIÙ ULTRA ACCENTUATO SULLA RB16B

NEL DISEGNO È MESSO IN RISALTO COME LE ALTEZZE DA TERRA ANTERIORE E POSTERIORE, O MEGLIO IL LORO DELTA, SIA STATO INCREMENTATO. L'OBIETTIVO QUELLO DI AVVICINARE ULTERIORMENTE AL SUOLO L'ALA ANTERIORE, INCREMENTANDO IL CARICO DA ESSA GENERATO. IL CARICO PRODOTTO ALL'AVANTRENO AVEVA ANCHE LA FUNZIONE DI CONTRASTARE L'ELEVATO DEGRADO DEGLI PNEUMATICI ANTERIORI, PRINCIPALMENTE QUELLO SINISTRO, PARTICOLARMENTE SOLLECITATO.

Il Gran Premio del Qatar, a Losail, disputatosi per la prima volta assoluta, ha di fatto messo in risalto una guerra di ali, o meglio di loro dettagli tra la Red Bull e la Mercedes. Per quest'ultima, si potrebbe sostenere sia stata una guerra politica o psicologica da parte dei rivali nella corsa al titolo, decisi a non mollare sulla "presunta" irregolarità dell'ala posteriore della W12. Ci riferiamo non a quella riscontrata in Brasile nell'apertura del DRS in sede di verifiche tecniche, bensì a quella che di fatto aveva ispirato "l'ispezione" non consentita in parco chiuso da parte di Max Verstappen a S.Paolo. Il pilota olandese, infatti, sapeva benissimo dove indirizzare la propria attenzione sfiorando con la mano il profilo principale all'altezza del bordo di uscita, al centro dell'ala. È infatti in questa zona, dove secondo i tecnici della Red Bull, il profilo fletta, incrementando anche con il DRS chiuso, lo slot che separa il flap dal profilo. Questa flessione incrementerebbe la sezione dello slot e in rettilineo anche in condizioni in cui il DRS non possa essere attivato (ad esempio quando la monoposto è leader e lontana più di 1 secondo da un doppiato) ridurrebbe il drag generato. Con il DRS aperto, scontato sottolinearlo, ne incrementerebbe l'efficienza. Non vi è stata però nessuna protesta formale da parte del team di Milton Keynes forse anche perché la FIA ha deciso di raccogliere dati significativi che potrebbero prossimamente determinare la modifica delle procedure di verifica delle ali. Per quanto riguarda la Red Bull, come in Brasile, è stata afflitta sia in FP2 sia in FP3 dai palesi scuotimenti del flap dell'ala posteriore della RB16B, sia nella fase di apertura del DRS sia con il flap chiuso. In pratica si sollevava ed abbassava in modo intermittente, come peraltro già accaduto in Brasile. Il fenomeno è conosciuto aerodinamicamente come BUFFETING ed avviene quando si genera una pressione instabile a livello del bordo di ingresso del profilo. In dettaglio, invece di avere stabilmente una zona di bassa pressione dietro il profilo si crea una sacca di bassa pressione pulsante (intermittente) davanti al bordo di ingresso del flap. Se il DRS, (DRAG REDUCTION SYSTEM), il sistema che attuato elettro-idraulicamente determina l'apertura e la chiusura del flap, funziona correttamente non si nota alcuno scuotimento. Per contro, se l'attuatore ha un problema idraulico

o non è tarato bene a livello di pressione del sistema, oppure cede uno dei due elementi di collegamento con il flap, non riesce ad opporsi alle spinte che ne producono lo scuotimento e non riesce a contrastare ne il sollevamento ne l'abbassamento involontario. Come effetto si ha una nociva instabilità aerodinamica, il carico prodotto dall'ala, infatti, diventa pulsante compromettendo l'equilibrio della monoposto. Il problema riscontrato dai tecnici della Red Bull era meccanico, cioè causato dal cedimento di uno, o entrambi dei collegamenti fisici (tiranti) che vanno dall'attuatore al flap, impedendone la chiusura completa, e in ogni caso non contrastandone l'oscillazione incontrollata. In realtà vi è stata prima una riparazione provvisoria di uno di questi elementi nella FP2, di fatto bloccando nella parte finale della sessione sulla vettura di Perez il sistema in posizione chiusa. Ottenendo però una deroga al regolamento tecnico che vieterebbe la modifica di parti omologate ad inizio stagione, per evidenti ragioni di sicurezza i meccanici Red Bull, prima delle qualifiche hanno operato intervenendo sia rinforzando i punti di attacco del flap mobile alle paratie laterali, modificandone lievemente il profilo, sia i due tiranti, modificando la piastra che collega il flap al tirante, e incernierando in modo più resistente, seppur con un lieve incremento di peso il tirante inferiore all'attuatore. Interessante inoltre notare come ci sia stato anche un intervento (cosmetico) direttamente sul bordo di ingresso del flap. Tutte le modifiche hanno di fatto permesso di eliminare alla base le cause (aerodinamiche) del BUFFETING evidenziato nella FP3 anche quando il flap non riusciva a rimanere nella sua posizione con il DRS chiuso. Ali a parte, è stato molto interessante notare quanto l'assetto rake della RB16B fosse accentuato a Losail. Giocando con le altezze da terra, si è così ottenuto un ulteriore avvicinamento del profilo dell'ala anteriore al suolo, incrementando il carico all'avantreno, cercando in questo modo di ridurre il degrado soprattutto del pneumatico anteriore sinistro (esterno rispetto al verso di marcia) sottoposto ad elevato stress nelle staccate delle curve veloci destrorse. ●

SCOPRIAMO NEL DETTAGLIO FLAP E DRS DELL'ALA POSTERIORE RED BULL RB16B

NELL'OVALE È INDICATO LO SCUOTIMENTO IN ALTO E IN BASSO DEL FLAP. LE FRECCE ARANCIONI INDICANO I DUE TIRANTI DI COLLEGAMENTO DEL FLAP ALL'ATTUATORE DEL DRS SONO STATI ENTRAMBI MODIFICATI IN DEROGA AL REGOLAMENTO TECNICO CHE VIETA LO SVILUPPO DI COMPONENTI OMOLOGATE A INIZIO STAGIONE, PER OVVIE RAGIONI DI SICUREZZA PRIMA DELLE QUALIFICHE. RINFORZATI ANCHE I PUNTI DI ATTACCO DEL FLAP ALLE PARATIE

ALA POSTERIORE W12, ECCO COSA CONTESTANO I RIVALI

L'ALA POSTERIORE DELLE W12 È RIMASTA AL CENTRO DELL'ATTENZIONE. I TECNICI DELLA RED BULL RITENGONO CHE IL PROFILO PRINCIPALE, SOTTOPOSTO AL MASSIMO CARICO IN RETTILINEO, FLETTA CENTRALMENTE, INCREMENTANDO LA SEZIONE DELLO SLOT (IN GIALLO) CHE SEPARA IL FLAP DAL PROFILO. NELL'OVALE È INDICATA LA FLESSIONE INCRIMINATA. IN BASSO, INVECE LA SEZIONE DELLO SLOT IN CONDIZIONI STATICHE O DI MINIMO CARICO SULL'ALA.

Secondi davvero fuori

I GREGARI DI VERSTAPPEN E HAMILTON, OVVERO PEREZ E BOTTAS, SI SONO DIMOSTRATI INADEGUATI NEL RUOLO DI POSSIBILI E AUSPICATE ASSISTENZE A TRECENTO ALL'ORA...

di Massimo Costa

Dovrebbero essere il macigno della bilancia, supportare a suon di risultati i loro capi squadra. Che invece, sono costretti praticamente dall'inizio della stagione, ad arrangiarsi. Chi fa da sé fa per tre, recita un antico proverbio che si applica perfettamente a Max Verstappen e Lewis Hamilton. E sì, perché Valtteri Bottas e Sergio Perez, per la prima volta in carriera ritrovatosi nel ruolo importante di compagno di team di un pilota in lotta per il titolo, hanno un rendimento troppo altalenante e raramente hanno strappato punti ai rivali Hamilton (per Perez) e Verstappen (per Bottas). Mai come a Losail, le cosiddette seconde guide sono state lontane dai rispettivi compagni. Il finlandese, per via della penalità in cui è incorso assieme proprio a Verstappen, partiva davanti a lui. Una opportunità enorme per farsi valere. E invece, come spesso gli è capitato quest'anno, Bottas si è sciolto come un ghiacciolo buttato in un forno, Verstappen lo ha bruciato subito, allo spegnersi dei semafori. Perez invece, Hamilton lo ha visto nel momento dell'inno nazionale. Bottas soltanto a Istanbul ha concluso davanti all'olandese, quando ha vinto e il pilota Red Bull si è piazzato secondo. L'unica volta su venti gare disputate. Sette i punti tolti a Verstappen. Ma senza dubbio, il colpo grosso, seppure involontario, lo ha messo a segno a Budapest quando alla prima curva dopo il via è piombato sulla RB16B di Max costringendolo ad una gara difficile, con la monoposto "storta", conclusa in nona posizione. Perez invece, ha fatto il suo a Baku portando all'errore Hamilton alla staccata della prima curva dopo la ripartenza da bandiera rossa e in quell'occasione l'inglese della Mercedes non ha preso punti mentre il messicano ha vinto. Poco prima, Verstappen si era schiantato contro le barriere per l'esplosione del pneumatico posteriore. Anche a Montecarlo, Perez ha concluso davanti a Lewis, quarto mentre Hamilton ha terminato settimo mentre a Istanbul si è preso il terzo posto e il sette volte iridato ha visto l'arrivo in quinta posizione. Insomma, diciamo che il pilota scelto da Christian Horner per il 2021 si è dato da fare di più rispetto a Bottas, ma certamente ci si aspettava un supporto maggiore. Entrambi sono stati insufficienti e se pensiamo al passato, non può non venire in mente il sostegno offerto in casa Ferrari da Rubens Barrichello a Michael Schumacher, da David Coulthard a Mika Hakkinen nel team McLaren, da Mark Webber a Sebastian Vettel in Red Bull o anche da Gerhard Berger ad Ayrton Senna nei tempi gloriosi della McLaren. I compagni di squadra dei suddetti piloti divenuti poi campioni del mondo, hanno potuto contare sull'appoggio di coloro con cui condividevano il box. Ecco, non si può dire lo stesso per Bottas e Perez. Il finlandese si era dato da fare decisamente con più consistenza nel 2017 quando Hamilton se la giocava con la Ferrari di Vettel. Quell'anno, Bottas ha raccolto 305 punti, Vettel 312, mentre The Hammer ha trionfato con 363. La vicinanza di punti tra Valtteri e Seb è significativa. Oggi, Bottas ne vanta appena 203, Verstappen 343,5. Numeri che dicono tutto. Nel 2019 e 2020, Bottas è stato vice campione del mondo (senza rivali da combattere a parte Hamilton), ma quest'anno si è come spento, quasi sopraffatto dal talento di Lewis e dalle voci, poi confermate, del licenziamento a favore di George Russell. Veloce in qualifica, spesso quanto Hamilton, Bottas in gara è stato tante volte irriconoscibile in questo Mondiale. Probabilmente, è la sua stagione peggiore in carriera e a pagarne le spese è proprio Hamilton che, almeno fino ad ora, non ha seriamente potuto contare su di lui.
Perez ha preso uno dei sedili più complicati in F.1, quello della Red Bull. Squadra che negli anni senza problemi ha più volte ammesso che punta solo e soltanto su Verstappen, costringendo un pilota dalle qualità enormi come Daniel Ricciardo a fare le valigie e a Daniil Kvyat di lasciare la Red Bull per tornare alla Toro Rosso nel 2015. Le ultime Red Bull sono state costruite su misura per Max e ne hanno pagato le conseguenze Pierre Gasly ed Alexander Albon. Una sfida durissima quella della convivenza con Verstappen, ma Perez l'ha accettata di buon grado portando tutta la sua grande esperienza. Il confronto però, è stato piuttosto impietoso. Soltanto a Imola, in qualifica, è riuscito a stare davanti a Verstappen. Se andiamo a leggere la classifica generale, Perez ha 190 punti, solo 13 dietro a Bottas, ma il suo compagno ne conta 343,5. Insomma, c'è poco da fare: Verstappen e Hamilton disputano un altro campionato, i loro "soci" di box fanno certamente il possibile, ma sono troppo lontani. Chissà che tra Jeddah e Yas Marina non possano essere determinanti. Lo sperano Lewis e Max, soprattutto Wolff e Horner perché anche qui la partita è durissima con Mercedes e Red Bull divise da soli 5 punti. L'apporto delle seconde guide sarà più che mai fondamentale anche in questo caso.

SCINTILLE PER MODO DI DIRE
Alla fine Perez, quarto, le scintille in pista le ha fatte solo materialmente e a causa dello sfregamento di componenti sull'asfalto. Peggio ancora Bottas, all'estrema destra, che a Losail non ha visto neanche la bandiera a scacchi

Il colpaccio

Matteo Novembrini

Alonso fa felice l'Alpine

UN TERZO POSTO CHE VALE ORO PER IL PILOTA DELLE ASTURIE, QUARANTENNE CAPACE DI STUPIRE IL MONDO A VENTUNO ANNI DAL SUO ESORDIO NEL MONDIALE. DANDO UNA GRAN LEZIONE DI GUIDA

La lezione di guida da parte di Fernando Alonso è un qualcosa a parte, un elemento che esula da calcoli e strategie. Ma la domenica da leone dello spagnolo, che merita tutti gli applausi possibili per un ritorno sul podio dopo sette anni, non sarebbe stata possibile senza un'Alpine capace di vivere a Losail uno dei fine settimana migliori della sua stagione. Un Gp del Qatar da incorniciare non solo per il podio di Fernando, ma per un risultato complessivo di squadra che potrebbe aver significato la spallata decisiva all'AlphaTauri per la quinta posizione nella classifica Costruttori.

A521 bene a Losail sin dal venerdì

Che la A521 si trovasse ottimamente a suo agio sul circuito che sorge a poco meno di 30 chilometri da Doha era stato evidente sin da quando le due vetture francesi hanno percorso i primi metri in pista nelle prime prove libere del venerdì. Una giornata che Alonso aveva definito "A happy day for a happy man", "Un giorno felice per un uomo felice", a sottolineare non tanto e non solo le prestazioni, quanto le sensazioni che la pista aveva trasmesso a lui ed al compagno di squadra Ocon. Il tracciato ricco di curve veloci è piaciuto un po' a tutti i piloti della griglia, sfidante ed in grado di esaltare il grande carico aerodinamico di questa generazione di monoposto di F.1, anche se, evidentemente, qualcuno è stato in grado di adattarsi al circuito qatariota meglio di altri. Uno dei team a farlo è stata proprio l'Alpine, che fatti alla mano ha lavorato benissimo in fabbrica, al simulatore, nel preparare la trasferta in Medio Oriente. Il bello per i francesi è che le cose sono addirittura migliorate al sabato, con l'accesso in top ten per entrambe le vetture. La A521 trasmetteva ai piloti un ottimo livello di fiducia meravigliosamente portato in porto da Alonso ed Ocon, che si sono ritrovati tra le mani una vettura in grado di esaltarsi sui curvoni veloci di Losail. In questo 2021 la vettura nata ad Enstone aveva a volte sofferto i tratti più tortuosi, ma nelle sequenze più rapide si era quasi sempre fatta valere ed il Qatar non ha fatto eccezione.

Il degrado gomme un problema risolto

Quello che più preoccupava il team diretto da Marcin Budkowski era la tenuta delle gomme, un male che in questa stagione di tanto in tanto era affiorato ad attanagliare le ambizioni dei francesi. Il Gp del Qatar, invece, ha sottolineato come la squadra abbia lavorato molto bene sul modello 2021, riuscendo a risolvere in maniera definitiva un difetto che spesso aveva imposto alla ex Renault risultati inferiori alle aspettative dopo delle buone qualifiche ad inizio anno. La corsa infatti è stata poca lotta vera e propria e molto tattica, anche se i piloti hanno dovuto metterci del loro nei duelli corpo a corpo. Alonso, che a fine gara ha ammesso di aver cullato la speranza di ritrovarsi in testa alla prima curva sfruttando le gomme morbide, al via è subito andato all'attacco di Gasly, passato magistralmente all'esterno di curva 2, e da lì ha cominciato una gestione della gomma a mescola morbida molto mirata, senza strapazzare troppo le coperture. In una corsa in cui quasi tutti erano partiti consapevoli di dover effettuare almeno due pit-stop, l'Alpine aveva scelto sin da subito di giocarsi la carta della singola sosta con entrambe le vetture dopo i buoni riferimenti ottenuti nelle Fp2 del venerdì pomeriggio. Il primo stint di Alonso ed Ocon è stato guardingo, e ancor più complicato per Esteban che è stato costretto a districarsi nel traffico. La strategia per i due era praticamente identica, con partenza con gomma soft e pit-stop per mettere la dura fino alla fine: Alonso si è fermato al 23° giro, Ocon a quello successivo.

UNA ANNATA BEN NOBILITATA
Finalmente è arrivato l'acuto in questa annata comunque positiva per Fernando Alonso, gran terzo a Losail con un'Alpine apparsa molto a suo agio sul tracciato del Qatar

Che colpo in chiave Costruttori

Le preoccupazioni sulla tenuta ci sono state, soprattutto a mano a mano che sulle altre vetture si verificavano delle forature (colpiti Bottas, Norris, Russell e Latifi). Nel finale entrambe le A521 sono state costrette a stringere i denti, dal momento che si trovavano in svantaggio sul fronte dei pneumatici, ma la strategia ha pagato: Alonso ha invocato l'aiuto di Ocon («*Dite ad Esteban di difendersi come un leone*», ha tuonato il due volte campione del mondo) nel rallentare la rimonta di Perez, con il francese a vendere cara la pelle nella lotta con la Red Bull. La virtual safety car finale infine ha fatto tirare un sospiro di sollievo al muretto box, allentando la pressione alle spalle dei piloti per concludere nella maniera migliore una domenica da incorniciare. Alla fine dei conti il risultato di Losail, con Alonso 3° ed Ocon 5°, è fondamentale per la scuderia con sede ad Enstone: nel giorno in cui l'AlphaTauri è letteralmente crollata con una gestione di gara agli antipodi rispetto ai rivali (i faentini hanno provato a forzare il ritmo nelle prime fasi con una notevole ricaduta delle gomme, e la strategia a due soste non ha pagato né con Gasly né con Tsunoda), i francesi hanno infilato un parziale pesante nei confronti della scuderia satellite della Red Bull, che ha visto scappare via l'Alpine. Dalla parità della vigilia adesso si passa ad un +25 per le monoposto colorate di blu, un vantaggio importantissimo e tutto da gestire ad appena due gare dalla fine.

McLaren finale in salita

NORRIS FORA E SGONFIA ANCHE LE ASPETTATIVE E LE SPERANZE DEL TEAM CHE DEVE COSÌ ACCONTENTARSI DEL NONO POSTO FINALE DI LANDO NELLA CLASSIFICA

di Massimo Costa

L'occasione pareva ghiotta per cercare di accorciare il grande divario dalla Ferrari nella lotta per il terzo posto nella classifica costruttori. Una differenza che prima di arrivare in Qatar era di 31,5 punti. Il team italiano infatti, non era parso particolarmente competitivo e Lando Norris si era messo dietro Carlos Sainz in qualifica. Per non parlare di Charles Leclerc, fuori dalla Q3 per avere danneggiato il fondo nel corso della Q1 probabilmente. Ma come accaduto in altre occasioni, e in particolare la settimana precedente in Brasile, nei 60 minuti del sabato è mancato Daniel Ricciardo, 11esimo a San Paolo e 14esimo a Losail. Una differenza notevolissima dal rendimento di Norris, quinto a Interlagos e sesto in Qatar, poi salito in quarta posizione per via delle penalità comminate a Valtteri Bottas e Max Verstappen. Le speranze erano dunque piuttosto elevate in casa McLaren per sperare ancora di raggiungere la Ferrari tra Jeddah e Yas Marina. Norris ha corso molto bene, navigando costantemente nelle prime posizioni anche se la sua MCL35M non sembrava poter avere il passo della sorprendente Alpine-Renault nella prima parte di gara, pur affrontata con gomme soft. Quarto al 20° giro a 8 da Fernando Alonso, Norris si è fermato per il pitstop al 25° passaggio montando pneumatici hard e al 40° giro era quinto sempre alle spalle dello

spagnolo, ma nel frattempo era risalito in terza posizione Sergio Perez. La strategia non perfetta della Red Bull disegnata per il messicano, un secondo pit-stop forse non necessario, aveva permesso a Norris di riprendersi la quarta piazza. Alla peggio, Lando poteva concludere quinto considerando la rimonta che stava imbastendo Perez, ma all'improvviso è dovuto rientrare ai box una seconda volta. Cos'era accaduto? Un cordolo preso con troppa veemenza ha causato una foratura. Non ci voleva proprio. Norris è rientrato dietro alle due Ferrari, una vera e propria beffa considerando che le due Rosse non lo avevano mai avvicinato. Non c'è stato niente da fare per il pilota inglese, incastrato nella nona posizione fino all'arrivo e con appena 2 punticini conquistati quando potevano essere 12 nel caso fosse riuscito a tenersi dietro Perez, o 10 se il messicano lo avesse passato.

QUANDO LE GARE NON RIESCONO PER IL BUCO

Norris poteva ambire ad un bel piazzamento in top five ma una foratura ha rovinato tutto, facendolo precipitare al nono posto sotto la bandiera a scacchi

Una vera disdetta, ma ad essere pignoli, si sapeva fin dalle prove che bisognava stare lontani dai cordoli, il rischio di danneggiare l'ala anteriore o di rimediare tagli alle gomme era elevato. Norris ha quindi compiuto una divagazione fatale per il risultato finale della gara e per il campionato costruttori. La Ferrari infatti, ha recuperato ben 10 punti tra Sainz e Leclerc classificatisi rispettivamente al settimo e ottavo posto e di conseguenza il divario in classifica tra i due team è aumentato ancora di più salendo a 39,5 punti. Con due sole gare da disputare, appare assai improbabile per la McLaren riuscire a spuntarla. Alla giornata negativa ha senza dubbio contribuito Ricciardo, un preoccupante fantasma per tutto il weekend. Durante la gara non ha praticamente mai recuperato fino alla zona punti ed ha terminato 12esimo. Per il terzo Gran Premio consecutivo, Ricciardo ha segnato tre sconfortanti zeri in classifica.

ALFA ROMEO
99
RACING
CODE

Giovinazzi esce a testa altissima

BON GIOVI STA CHIUDENDO LA STAGIONE CON DIGNITÀ, SACRIFICATO SULL'ALTARE DELL'INTERESSE ECONOMICO DALLA SAUBER. E CON L'INTENZIONE DI RIFARSI NEL 2022, CORRENDO IN FORMULA E

di **Alessandro Gargantini**

A testa altissima, a fine stagione Antonio Giovinazzi lascerà la serie regina. Dopo tre anni, si chiude la prima parentesi nel mondiale del ventisettenne pugliese che, e su questo non ci sono dubbi, non ha nulla da rimproverarsi. Anzi. Se ci sarà un seguito, lo comprenderemo al termine della prossima stagione, visto che non sono in pochi nel paddock della massima serie ad apprezzare e stimare il pilota italiano. Ma il presente dice che ora Giovinazzi si debba concentrare sulla parte restante del mondiale prima di proiettarsi verso il 2022 che non lo vedrà certamente inattivo. Le stagioni 2017 e 2018 hanno insegnato che una prolungata assenza dalle corse richiede un adeguato tempo di recupero, visto che non è immediato riprendere il ritmo gara e raggiungere la massima intensità e rendimento con la ruggine addosso. All'inizio della stagione 2019, a Giovinazzi servirono inevitabilmente alcune corse per ritrovarsi al cento per cento. Per questo motivo, dal momento che la decisione da parte dell'Alfa Romeo Sauber di non rinnovare il suo contratto era nell'aria da tempo, pur essendo stata comunicata ufficialmente al pugliese solo alla viglia del gran premio del Brasile, per il pugliese è stato preparato un piano B di immediata implementazione.

Formula E la soluzione più idonea per tenere un piede nel mondiale

Tutti i dettagli per un approdo in Formula E con i colori del Team Dragon/Penske erano minuziosamente definiti da alcuni giorni. Il contratto con la squadra di Los Angeles era stato redatto in ogni clausola, in modo che all'indomani dell'annuncio dell'approdo di Zhou all'Alfa Romeo Racing non ci fossero incertezze sul futuro del pilota di Martina Franca. Giovinazzi aveva a sua disposizione diverse strade davanti a sé, che contemplavano anche il WEC e la Indycar, categoria nella quale è previsto un test nel mese di febbraio con un top team, ma la scelta sulla formula elettrificata è stata guidata dalla priorità assegnata dagli impegni con la Scuderia Ferrari. Al driver italiano, terzo pilota della Rossa, sarà richiesto di essere presente ad almeno la metà delle corse del mondiale, si parla di dodici, con la possibilità che disputi il primo turno di prove libere con una monoposto della Casa del Cavallino, del Team Haas e anche, assai difficilmente considerando la situazione, su un'Alfa Romeo Racing. Per il 2023 sappiamo che, attraverso la struttura della AF Corse, la Scuderia Ferrari debutterà anche nel WEC con la nuova Hypercar. Anche se il progetto non può essere ancora in fase avanzata, è molto probabile che l'esperienza, la velocità e le qualità tecniche nel pugliese quando si tratta di settare una macchina rendano Giovinazzi un candidato molto quotato per un suo inserimento nel progetto complessivo e nel line-up. Ma l'obiettivo in prima battuta per il pugliese è di restare a contatto con il circus con la massima attenzione sulle opportunità che si potranno creare in ottica 2023 dove sono attesi diversi importanti movimenti. Ricordiamo che, al termine della stagione 2016, quando il pugliese siglò il suo primo contratto da terzo pilota con la Scuderia Ferrari, sulla scrivania di Antonio era arrivata una proposta anche dalla Mercedes, sempre per un ruolo di terzo pilota più DTM, e dalla Red Bull, che anche successivamente fece di tutto per assicurarselo. Quando Kvyat, che in quel momento era collaudatore della Scuderia Ferrari, nel 2018 rientrò nella galassia dell'energy drink austriaco, la prima scelta di Helmut Marko era il pugliese. Ma la Rossa si oppose e liberò il pilota di Ufa. Ora lo scenario esterno si è chiaramente evoluto, ma sono moltissime le persone che nel paddock stimano moltissimo il nostro portacolori.

DELUSIONE E PAZIENZA

L'espressione non è certo delle più felici per Antonio Giovinazzi, anche in Qatar fuori dai primi dieci con una Sauber tutt'altro che competitiva. Nel 2022 lo attende la Formula E...

Tutto per fare bene in Formula E

Ora a Giovinazzi si ripresenta l'occasione di cimentarsi in una categoria che ha una propria dimensione, di indiscutibile e crescente prestigio, che ha margine per svilupparsi ulteriormente, visto che i motori elettrificati sono sempre più popolari soprattutto nel traffico cittadino e che, proprio correndo il più possibile nel centro delle città, la categoria guadagna visibilità e consenso. Giovinazzi, fortemente voluto anche dagli organizzatori, sarà un pezzo pregiato del line-up e contribuirà positivamente allo sviluppo della Formula E e, nello specifico, a riportare nelle parti più nobili della classifica la squadra di Jay Penske. Non è ancora arrivata la conferma se Giovinazzi potrà partecipare ai test collettivi di Valencia di fine novembre, ma quel che è certo è che lo vedremo al via della prossima stagione, tra poco di due mesi, sul tracciato di Diriyah e, il prossimo nove aprile, nell'E-Prix di Roma. Conoscendo la sensibilità del pugliese nel regolare la macchina e nel gestirla, che sono di primaria importanza nella categoria, non è difficile prevedere che, se il mezzo sarà all'altezza, Antonio avrà tutte le carte in regola per essere protagonista. Certo il ritardo con il quale l'Alfa Romeo Racing ha comunicato il suo line-up ha impedito a Giovinazzi di accordarsi con scuderie al vertice della categoria che si erano interessate a lui. Ma, anche alla luce del recente passato, niente può turbare i nervi, ormai di acciaio, del ventisettenne che cercherà, ancora una volta attraverso i risultati, di ricandidarsi per un volante nel mondiale. ●

Zhou la Cina che avanza

ANDIAMO ALLA SCOPERTA DEL PILOTA CHE HA SOFFIATO IL POSTO AL NOSTRO GIOVINAZZI A SUON DI MILIONI, CHE DIVENTA UN GIGANTESCO AFFARE SULLO STERMINATO MERCATO CINESE

di Alessandro Gargatini

Da settimane, l'approdo di Zhou all'Alfa Romeo Racing era pianificato in ogni suo dettaglio. Eppure, in molti si rifiutavano di crederci. Limitandosi ai soli aspetti sportivi, di dubbi ce ne sarebbero pochi: soltanto pensare di sostituire all'interno dell'Alfa Romeo Racing il nostro Giovinazzi con l'esordiente Zhou sembrerebbe un sacrilegio. Eppure, le cose sono andate proprio così. Spaccando il minuto, il martedì successivo al Gran Premio del Brasile, alle ore undici è arrivato inesorabile l'annuncio che il ventiduenne driver cinese completerà l'anno prossimo il line-up della squadra diretta da Frederic Vasseur. Ad avere il sopravvento sono stati gli interessi economici alle spalle del pilota asiatico e la fame della massima serie di esplorare a fondo un mercato dal potenziale immenso come quello cinese grazie ad un pilota locale. E su questo terreno, il pilota di Martina Franca non aveva alle spalle un'adeguata forza da contrapporre. Se, nelle categorie minori, la strada di Zhou è stata meno luminosa di quella di Giovinazzi, ora bisognerà pazientare un po' per capire come il nuovo arrivato riuscirà ad ambientarsi nel mondiale, con una squadra che lo ha scelto e darà il massimo per sostenere la validità della sua decisione.

Zhou cresciuto nel vivaio di Ferrari e Alpine

Giovinazzi, secondo nell'europeo di Formula 3 nel 2015 e nella GP2 Series l'anno dopo, dopo essere stato per due anni praticamente fermo sotto l'aspetto agonistico, nel 2019 ha preso posto nella squadra di Hinwil al fianco di Raikkonen e corso per tre anni assieme all'ex iridato con la Scuderia Ferrari, senza mai sfigurare. Nelle ultime due stagioni, il rendimento dei due piloti dell'Alfa Romeo Racing è sostanzialmente allineato. Nel 2020, i due hanno conquistato lo stesso numero di punti, mentre quest'anno il pugliese ha fatto meglio in qualifica. La classifica del mondiale in corso premia il pilota di Espoo, ma questo lo si deve anche a scelte strategiche infelici della squadra o situazioni nella corsia box che hanno penalizzato il pugliese. Zhou, a differenza dell'italiano, nelle categorie minori è sempre stato supportato da strutture iper-professionali che sicuramente hanno reso il suo percorso assai agevole. Fino alla Formula 3, Zhou ha militato nella Ferrari Driver Academy, prima di passato al vivaio della Alpine. Dunque, sempre curato, accudito, seguito che meglio non si può. Eppure, nei tre anni di militanza in Formula 3, due dei quali nella iper-decorata Prema Racing, Zhou non è andato oltre un tredicesimo e due ottavi posti in campionato. Nelle sue ultime due stagioni nella squadra di Grisignano, Zhou ha corso al fianco di Mick Schumacher, che nel 2018 salì sul trono della categoria. Se il bilancio nella terza serie, a lungo frequentata, non si può affermare che brilli, un po' meglio sono andate le cose in Formula 2, che il driver di Shanghai frequenta per il terzo anno. Settimo all'esordio nel 2019, il portacolori della Alpine è salito di una posizione al termine della scorsa stagione. Quest'anno, il migliore in termini di risultati, Zhou occupa la seconda posizione in campionato, seppur distanziato di trentasei punti dal rookie Piastri, come lui appartenente al vivaio della quadra diretta da Laurent Rossi. Tre vittorie, una sola pole position e tre podi sono il biglietto da visita di Zhou in questa stagione. Risultati positivi, ma occorre considerare che Zhou è al terzo anno nella categoria. Giovinazzi, al suo primo anno, di gare ne vinse cinque e siglò due pole position. Leclerc, sempre al debutto, vinse due corse in più dell'italiano, mise le mani sul titolo con un Gp di anticipo rispetto al termine del campionato e conquistò otto pole position, che sarebbero state addirittura nove senza una squalifica in Ungheria. Chiaramente, altra merce rispetto al ragazzo di Shanghai. Nel suo percorso nelle categorie propedeutiche Zhou ha raccolto risultati accettabili senza mai lasciare il segno. Di Giovinazzi, ad esempio, non potremo mai dimenticare le due rimonte dell'ultima posizione fino alla vittoria a Baku e Monza. Di Leclerc, inter alia, la pole position all'esordio in Bahrain a metà turno, con il monegasco seduto al muretto a dissetarsi mentre gli altri piloti, ben più esperti, vanamente andavano alla rincorsa del suo tempo. Sotto questo aspetto, l'impronta di Zhou è stata molto meno incisiva e destinata a perdersi.

GUANYU APRE LE PORTE DI UN APPETITOSO MERCATO
Classe 1999, Zhou Guanyu debutterà nel prossimo Mondiale di F.1 al volante della Sauber Alfa Romeo. Ha iniziato la sua carriera in kart nel 2008. È cresciuto nei vivai di Ferrari e Alpine e quest'anno ha disputato la Formula 2

Un'occasione da sfruttare ora

Quello che Zhou potrà ottenere nella massima serie, e quanto sia destinato a restare nel circus, è tutto da scoprire. Anche perché, a differenza di Giovinazzi, la sua nuova squadra lo ha voluto e farà di tutto per mostrare l'opportunità della sua scelta. Tre anni in Formula 2 hanno dato al cinese un'ottima conoscenza del comportamento dei penumatici Pirelli, soprattutto quelli da diciotto pollici che l'anno prossimo saranno utilizzati anche nella categoria regina. La gestione del degrado e la strategia di gara, per quanto abbiamo visto quest'anno, sono certamente un punto di forza di Zhou, che invece non si è particolarmente distinto per la sua grinta ed efficacia nei corpo a corpo. Zhou è sceso in pista a Zeltweg nel primo turno di prove libere con l'Alpine A521 lasciando una buona impressione al team. Il quattordicesimo tempo del pilota di Shangai ha soddisfatto lo staff tecnico e lo stesso Alonso, che ha apertamente lodato lo junior della Alpine. Abbiamo visto il due volte iridato ed il prossimo pilota dell'Alfa Romeo Racing camminare insieme sulla pista di Losail e discutere fittamente. I due si erano conosciuti sul finale della scorsa stagione quando svolsero alcune giornate di test con la vecchia Renault in Bahrain e Abu Dhabi. Zhou si è trovato al posto giusto al momento giusto. Mai la Cina aveva espresso un pilota in grado di arrivare alla piazza d'onore nella seconda serie, così vicino alla Formula Uno, e proprio un questo istante si è verificata un'occasione probabilmente unica di avere un pilota cinese su una monoposto della massima serie. Un'occasione troppo ghiotta, considerando il potenziale economico, di visibilità e strategico per lasciarsela sfuggire. ●

Il tabellone

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Tsunoda	9°	25"659
Raikkonen	10°	26"174
Gasly	13°	25"630
Giovinazzi	15°	25"987
Verstappen	17°	25"300
Russell	17°	26"121
Hamilton	18°	25"235
Latifi	18°	25"811
Pérez	19°	25"419
Schumacher	22°	25"881
Alonso	23°	25"991
Stroll	23°	26"157
Ocon	24°	25"517
Norris	25°	25"319
Ricciardo	26°	25"562
Vettel	26°	25"726
Sainz Jr.	27°	25"639
Leclerc	27°	25"799
Raikkonen	30°	25"633
Mazepin	31°	26"515
Giovinazzi	32°	25"347
Bottas	33°	36"341
Tsunoda	34°	26"674
Gasly	35°	26"109
Verstappen	41°	25"175
Pérez	41°	25"420
Hamilton	42°	25"381
Norris	49°	26"552
Russell	49°	35"006
Verstappen	55°	25"465

NOTA: la sequenza tiene conto del doppiaggio. DT = Drive Through, SG = Stop & Go

QATAR
20ª gara del mondiale F.1 | 21 novembre 2021 | Losail International Circuit (5,380 km) | Distanza: 306,660 km | Giri: 57 | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	57	1.24'28"471	217,812	1'25"084	50
2°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	57	a 25"743	216,711	1'23"196	57
3°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	57	a 59"457	215,286	1'26"682	48
4°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	57	a 1'02"306	215,167	1'25"613	49
5°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	57	a 1'20"570	214,404	1'27"061	46
6°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	57	a 1'21"274	214,374	1'27"356	44
7°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	57	a 1'21"911	214,348	1'26"570	46
8°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	57	a 1'23"126	214,297	1'26"555	46
9°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	56	a 1 giro	213,960	1'25"746	51
10°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	56	a 1 giro	213,755	1'26"434	53
11°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	56	a 1 giro	213,519	1'27"019	46
12°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	56	a 1 giro	212,581	1'27"198	50
13°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	56	a 1 giro	212,568	1'27"043	50
14°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	56	a 1 giro	212,451	1'26"358	53
15°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	56	a 1 giro	211,440	1'27"823	40
16°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	56	a 1 giro	211,375	1'28"412	46
17°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	55	a 2 giri	209,424	1'25"768	55
18°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	55	a 2 giri	208,508	1'27"340	55
NON CLASSIFICATI							
	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	50	Foratura	212,376	1'28"732	44
	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	48	Foratura	213,214	1'27"246	39

A CURA DI MICHELE MERLINO

Le linee tratteggiate che terminano con il pallino indicano un ritiro, mentre le linee continue che terminano con la freccia indicano i piloti giunti al traguardo.

L'ALTALENA DELLA GARA

G 1 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 57

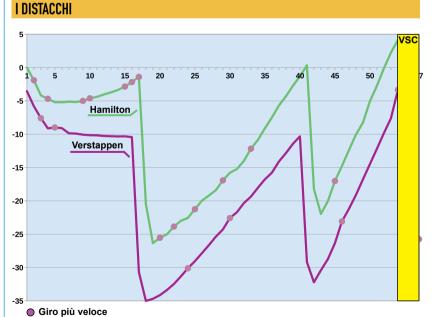
1 Hamilton
2 Gasly
3 Alonso
4 Norris
5 Sainz Jr.
6 Bottas
7 Verstappen
8 Tsunoda
9 Ocon
10 Vettel
11 Pérez
12 Stroll
13 Leclerc
14 Ricciardo
15 Russell
16 Räikkönen
17 Latifi
18 Giovinazzi
19 Schumacher
20 Mazepin

1 Hamilton
2 Verstappen
3 Alonso
4 Pérez
5 Ocon
6 Stroll
7 Sainz Jr.
8 Leclerc
9 Norris
10 Vettel
11 Gasly
12 Ricciardo
13 Tsunoda
14 Räikkönen
15 Giovinazzi
16 Schumacher
17 Russell
18 Mazepin

VELOCITÀ SUL RETTIFILO PRINCIPALE
210 METRI PRIMA DELLA CURVA 1

QUALIFICHE	
Mazepin	333,0
Raikkonen	328,9
Latifi	328,5
Leclerc	327,8
Gasly	327,8
Alonso	327,2
Norris	326,9
Giovinazzi	326,6
Russell	324,6
Ricciardo	324,4
Stroll	324,3
Ocon	324,1
Hamilton	323,9
Schumacher	323,1
Vettel	322,9
Sainz Jr.	322,9
Bottas	322,3
Pérez	320,7
Verstappen	320,5
Tsunoda	319,0

GRAN PREMIO	
Ricciardo	344,1
Bottas	343,9
Norris	339,5
Raikkonen	338,4
Stroll	335,9
Leclerc	335,9
Vettel	334,9
Russell	334,0
Tsunoda	333,3
Giovinazzi	333,1
Sainz Jr.	333,1
Pérez	332,8
Schumacher	330,6
Gasly	329,2
Alonso	329,1
Latifi	328,5
Verstappen	325,4
Ocon	325,2
Hamilton	324,3
Mazepin	323,3

I DISTACCHI

Questo grafico rappresenta l'evoluzione dei tempi sul giro dei piloti in gara. Il riferimento è un pilota virtuale i cui tempi sul giro sono costanti e uguali al tempo sul giro medio del vincitore del Gran Premio. La linea per questo pilota coincide con l'asse delle 'x'. La rappresentazione verticale visualizza il distacco dal pilota virtuale al termine di ogni giro e questo permette una chiara visualizzazione del ritmo di ciascun pilota e dei reali distacchi in pista.

Gp del Qatar
Il tabellone

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
Nuovo circuito
L.Hamilton (Mercedes F1 W12 E Performance)
1'20"827 media 239,622 km/h

SUL GIRO IN GARA
Nuovo circuito
M.Verstappen (Red Bull RB16B/Honda)
1'23"196 media 232,799 km/h

SULLA DISTANZA
Nuovo circuito
L.Hamilton (Mercedes F1 W12 E Performance)
1:24'28"471 media 217,812 km/h

GIRI IN TESTA

Hamilton	1°-57°

NOTE
a) Non rispetta le bandiere gialle: 3 posizioni di penalità.
b) Non rispetta le doppie bandiere gialle: 5 posizioni di penalità.

PROVE LIBERE

VENERDÌ 19 NOVEMBRE

		1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1°	Bottas	1'24"194	1'23"148
2°	Gasly	1'24"160	1'23"357
3°	Verstappen	1'23"723	1'23"498
4°	Hamilton	1'24"509	1'23"570
5°	Norris	1'25"215	1'23"632
6°	Stroll	1'26"712	1'23"705
7°	Tsunoda	1'24"648	1'23"735
8°	Pérez	1'24"915	1'23"787
9°	Vettel	1'25"328	1'24"020
10°	Sainz Jr.	1'24"713	1'24"033
11°	Ocon	1'24"972	1'24"041
12°	Alonso	1'25"905	1'24"056
13°	Leclerc	1'24"790	1'24"095
14°	Ricciardo	1'25"291	1'24"135
15°	Raikkonen	1'25"828	1'24"631
16°	Russell	1'25"871	1'24"954
17°	Giovinazzi	1'25"757	1'25"072
18°	Latifi	1'25"688	1'25"209
19°	Schumacher	1'26"699	1'25"575
20°	Mazepin	1'27"500	s.t.

SABATO 20 NOVEMBRE

		3ª SESSIONE
1°	Bottas	1'22"310
2°	Hamilton	1'22"388
3°	Verstappen	1'22"651
4°	Gasly	1'22"835
5°	Pérez	1'22"846
6°	Sainz Jr.	1'23"048
7°	Alonso	1'23"186
8°	Ocon	1'23"209
9°	Leclerc	1'23"276
10°	Tsunoda	1'23"567
11°	Ricciardo	1'23"711
12°	Vettel	1'23"884
13°	Norris	1'23"895
14°	Russell	1'23"923
15°	Stroll	1'24"154
16°	Raikkonen	1'24"246
17°	Giovinazzi	1'24"288
18°	Latifi	1'24"499
19°	Schumacher	1'24"680
20°	Mazepin	s.t.

QUALIFICHE

SABATO 20 NOVEMBRE			QUALIFICHE 1ª	2ª	3ª	SETTORI 1ª	2ª	3ª
1°	Hamilton	Mercedes F1 W12 E Performance	1'21"901	1'21"682	1'20"827	26"450	26"922	27"455
2°	Verstappen	Red Bull RB16B	1'21"996	1'21"984	1'21"424	26"554	27"179	27"543
3°	Bottas	Mercedes F1 W12 E Performance	1'22"016	1'21"991	1'21"478	26"666	27"144	27"595
4°	Gasly	AlphaTauri AT02	1'22"535	1'21"728	1'21"640	26"631	27"226	27"595
5°	Alonso	Alpine A521	1'22"422	1'21"894	1'21"670	26"606	27"355	27"709
6°	Norris	McLaren MCL35M	1'22"839	1'22"216	1'21"731	26"669	27"516	27"546
7°	Sainz Jr.	Ferrari SF21	1'22"304	1'22"241	1'21"840	26"791	27"393	27"576
8°	Tsunoda	AlphaTauri AT02	1'22"458	1'22"058	1'21"881	26"816	27"302	27"737
9°	Ocon	Alpine A521	1'22"565	1'22"012	1'22"028	26"747	27"507	27"675
10°	Vettel	Aston Martin AMR21	1'22"549	1'22"146	1'22"785	26"845	27"435	27"857
11°	Pérez	Red Bull RB16B	1'22"398	1'22"346		26"941	27"295	27"955
12°	Stroll	Aston Martin AMR21	1'22"551	1'22"460		26"960	27"529	27"895
13°	Leclerc	Ferrari SF21	1'22"742	1'22"463		27"006	27"624	27"821
14°	Ricciardo	McLaren MCL35M	1'22"688	1'22"597		27"040	27"617	27"832
15°	Russell	Williams FW43B	1'22"863	1'22"756		27"054	27"674	27"916
16°	Raikkonen	Alfa Romeo C41	1'23"156			27"205	27"977	27"974
17°	Latifi	Williams FW43B	1'23"213			27"183	27"978	27"983
18°	Giovinazzi	Alfa Romeo C41	1'23"262			27"210	27"969	28"083
19°	Schumacher	Haas VF-21	1'23"407			27"335	27"995	28"077
20°	Mazepin	Haas VF-21	1'25"859			28"233	28"710	28"867

NOTA: i tempi per settore si riferiscono all'intera sessione di qualifica che è divisa, ad eliminazione, in tre tempi distinti. Per la griglia vale solo il tempo dell'ultima sessione affrontata, ma i 10 piloti ammessi alla 3ª qualifica rientrano di diritto nelle prime 10 posizioni, salvo penalizzazioni.

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA

44 Hamilton
Mercedes 1'20"827

10 Gasly
AlphaTauri 1'21"640

2ª FILA

14 Alonso
Alpine 1'21"670

4 Norris
McLaren 1'21"731

3ª FILA

55 Sainz
Ferrari 1'21"840

77 Bottas (a)
Mercedes 1'21"478

4ª FILA

33 Verstappen (b)
Red Bull 1'21"424

22 Tsunoda
AlphaTauri 1'21"881

5ª FILA

31 Ocon
Alpine 1'22"028

5 Vettel
Aston Martin 1'22"785

6ª FILA

11 Perez
Red Bull 1'22"346

18 Stroll
Aston Martin 1'22"460

7ª FILA

16 Leclerc
Ferrari 1'22"463

3 Ricciardo
McLaren 1'22"597

8ª FILA

63 Russell
Williams 1'22"756

7 Raikkonen
Alfa Romeo 1'23"156

9ª FILA

6 Latifi
Williams 1'23"213

99 Giovinazzi
Alfa Romeo 1'23"262

10ª FILA

47 Schumacher
Haas 1'23"407

9 Mazepin
Haas 1'25"859

MONDIALE PILOTI

		TOTALE	BAHRAIN 28/3	EMILIA ROM. 18/4	PORTOGALLO 2/5	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	AZERBAIJAN 6/6	FRANCIA 20/6	STIRIA 27/6	AUSTRIA 4/7	G.BRETAGNA 18/7	UNGHERIA 1/8	BELGIO 29/8	OLANDA 5/9	ITALIA 12/9	RUSSIA 26/9	TURCHIA 3/10	USA 24/10	MESSICO 7/11	BRASILE 14/11	QATAR 21/11	ARABIA SAUD. 5/12	ABU DHABI 12/12
1°	M.Verstappen	351.5	18	25	18	19	25	(18°)	26	25	26	3	2	12,5	25	2	18	18	25	25	20	19	-	-
2°	L.Hamilton	343.5	25	19	25	25	7	(15°)	18	19	12	27	18	7.5	19	(i.)	25	10	19	18	25	25	-	-
3°	V.Bottas	203	16	(i.)	16	15	(m.)	(12°)	12	15	18	16	(i.)	(12°)	15	18	10	26	8	(15°)	18	(m.)	-	-
4°	S.Pérez	190	10	(11°)	12	10	12	25	15	12	8	(16°)	(i.)	(19°)	4	10	2	15	15	15	13	12	-	-
5°	L.Norris	153	12	15	10	4	15	10	10	10	15	12	(m.)	(14°)	1	18	7	6	4	1	1	2	-	-
6°	C.Leclerc	152	8	12	8	12	(m.)	12	(16°)	6	4	18	(i.)	2	10	12	(15°)	12	12	10	10	4	-	-
7°	C.Sainz Jr.	145.5	4	10	(11°)	6	18	4	(11°)	8	10	8	15	0.5	6	8	15	4	6	8	9	6	-	-
8°	D.Ricciardo	105	6	8	2	8	(12°)	2	8	(13°)	6	10	(11°)	6	(11°)	27	12	(13°)	10	(12°)	(m.)	(12°)	-	-
9°	P.Gasly	92	(17°)	6	1	1	8	15	6	(i.)	2	(11°)	11	4	12	(m.)	(13°)	8	(m.)	12	6	(11°)	-	-
10°	F.Alonso	77	(m.)	1	4	(17°)	(13°)	8	4	2	1	6	12	(11°)	8	4	8	(16°)	(m.)	2	2	15	-	-
11°	E.Ocon	60	(13°)	2	6	2	2	(m.)	(14°)	(14°)	(i.)	2	25	3	2	1	(14°)	1	-	(13°)	4	10	-	-
12°	S.Vettel	43	(15°)	(15°)	(13°)	(13°)	10	18	2	(12°)	(17°)	-	(s.)	5	(13°)	(12°)	(12°)	(18°)	1	6	(11°)	1	-	-
13°	L.Stroll	34	1	4	(14°)	(11°)	4	(m.)	1	4	(13°)	4	(i.)	(20°)	(12°)	6	(11°)	2	(12°)	(14°)	(m.)	8	-	-
14°	Y.Tsunoda	20	2	(12°)	(15°)	(m.)	(16°)	6	(13°)	1	(12°)	1	8	(15°)	(m.)	(m.)	(17°)	(14°)	2	(i.)	(15°)	(13°)	-	-
15°	G.Russell	16	(14°)	(i.)	(16°)	(14°)	(14°)	(17°)	(12°)	(m.)	(11°)	(12°)	4	9	(17°)	2	1	(15°)	(14°)	(16°)	(13°)	(17°)	-	-
16°	K.Raikkonen	10	(11°)	(13°)	(i.)	(12°)	(11°)	1	(17°)	(11°)	(15°)	(15°)	1	(18°)	(m.)	-	4	(12°)	(13°)	4	(12°)	(14°)	-	-
17°	N.Latifi	7	(18°)	(i.)	(18°)	(16°)	(15°)	(16°)	(18°)	(17°)	(16°)	(14°)	6	1	(16°)	(11°)	(19°)	(17°)	(15°)	(17°)	(16°)	(m.)	-	-
18°	A.Giovinazzi	1	(12°)	(14°)	(12°)	(15°)	1	(11°)	(15°)	(15°)	(14°)	(13°)	(13°)	(13°)	(14°)	(13°)	(16°)	(11°)	(11°)	(11°)	(14°)	(15°)	-	-
19°	M.Schumacher	0	(16°)	(16°)	(17°)	(18°)	(18°)	(13°)	(19°)	(16°)	(18°)	(18°)	(12°)	(16°)	(18°)	(15°)	(m.)	(19°)	(16°)	(i.)	(18°)	(16°)	-	-
20°	R.Kubica	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(15°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-
21°	N.Mazepin	0	(i.)	(17°)	(19°)	(19°)	(17°)	(14°)	(20°)	(18°)	(19°)	(17°)	(i.)	(17°)	(m.)	-	(18°)	(20°)	(17°)	(18°)	(17°)	(18°)	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

		TOTALE	BAHRAIN 28/3	EMILIA ROM. 18/4	PORTOGALLO 2/5	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	AZERBAIJAN 6/6	FRANCIA 20/6	STIRIA 27/6	AUSTRIA 4/7	G.BRETAGNA 18/7	UNGHERIA 1/8	BELGIO 29/8	OLANDA 5/9	ITALIA 12/9	RUSSIA 26/9	TURCHIA 3/10	USA 24/10	MESSICO 7/11	BRASILE 14/11	QATAR 21/11	ARABIA SAUD. 5/12	ABU DHABI 12/12
1°	Mercedes	546.5	25/16	19/0	25/16	25/15	7/0	-	18/12	19/15	12/18	27/16	18/0	7.5/0	19/15	0/18	25/10	10/26	19/8	18/0	25/18	25/0	-	-
2°	Red Bull	541.5	10/18	0/25	12/18	10/19	12/25	25/0	15/26	12/25	8/26	0/3	0/2	0/12,5	4/25	10/2	2/18	15/18	15/25	15/25	13/20	12/19	-	-
3°	Ferrari	297.5	8/4	12/10	8/0	12/6	0/18	12/4	-	6/8	4/10	18/8	0/15	2/0.5	10/6	12/8	0/15	12/4	12/6	10/8	10/9	4/6	-	-
4°	McLaren	258	6/12	8/15	2/10	8/4	0/15	2/10	8/10	0/10	6/15	10/12	-	6/0	0/1	27/18	12/7	0/6	10/4	0/1	0/1	0/2	-	-
5°	Alpine	137	-	1/2	4/6	0/2	0/2	8/0	4/0	2/0	1/0	6/2	12/25	0/3	8/2	4/1	8/0	0/1	-	2/0	2/4	15/10	-	-
6°	AlphaTauri	112	0/2	6/0	1/0	1/0	8/0	15/6	6/0	0/1	2/0	0/1	11/8	4/0	12/0	-	-	8/0	0/2	12/0	6/0	-	-	-
7°	Aston Martin	77	0/1	0/4	-	-	10/4	18/0	2/1	0/4	-	0/4	-	5/0	-	0/6	-	0/2	1/0	6/0	-	1/8	-	-
8°	Williams	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6/4	1/9	-	0/2	0/1	-	-	-	-	-	-	-
9°	Alfa Romeo	11	-	-	-	-	0/1	1/0	-	-	-	-	1/0	-	-	-	4/0	-	-	4/0	-	-	-	-
10°	Haas	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Punteggi: 1° classificato: 25 punti; 2°: 18 punti; 3°: 15 punti; 4°: 12 punti; 5°: 10 punti; 6°: 8 punti; 7°: 6 punti; 8°: 4 punti; 9°: 2 punti; 10°: 1 punto.
Un punto addizionale per il giro più veloce, assegnato solo se il pilota conclude la gara tra i primi 10 classificati.
(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato). Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

Coppia dei campioni

SEBASTIEN OGIER E JULIEN INGRASSIA CONQUISTANO L'OTTAVO TITOLO IRIDATO DELLA CARRIERA. È LA LORO ULTIMA, MERAVIGLIOSA, FIRMA NELLA SPECIALITÀ. TOYOTA TRIONFA NEL COSTRUTTORI

di Marco Giordo

IL PODIO

1 **OGIER-INGRASSIA**
Toyota Yaris Wrc in 2.39'08"6

2 **EVANS-MARTIN**
Toyota Yaris Wrc a 7"3

3 **SORDO-DEL BARRIO**
Hyundai i20 Wrc a 21"3

MONZA – «*Questa vittoria è stata per me la ciliegina sulla torta*». Così Sébastien Ogier ha battezzato la sua doppietta a Monza, dove si è aggiudicato gara e titolo. Il campionissimo francese ha voluto chiudere alla sua maniera, di prepotenza, la sua ultima stagione completa nel WRC che gli ha regalato l'ottavo alloro iridato della sua carriera, e che lo fa diventare insieme al suo navigatore Julien Ingrassia sempre di più un'icona dei rally. A parte la nebbia nelle speciali della provincia di Bergamo, il bel tempo ha accompagnato quest'anno la gara monzese, in cui il campionissimo francese è tornato ad essere l'implacabile pilota che tutti conosciamo, guidando fortissimo e restando nelle zone alte della classifica sin dalla prima speciale a battagliare e a rispondere colpo su colpo ad Evans. E così l'ACI Rally Monza è stata una gara davvero tiratissima e combattuta sino alla fine, come dimostrano i continui cambi di leader, che sono stati ben 6 in totale, tra i due galletti del team Toyota lasciati liberi di fare la loro corsa dal team giapponese. Alla fine a vincere è stato, manco a dirlo, il pilota di Gap complice un errore domenica mattina nel penultimo crono del Serraglio, dove il gallese ha perso 7"1 dal rivale francese dopo esser arrivato lungo su una balla di fieno dove gli si è spento il motore. È stato quello il game over per Evans, ed il semaforo verde per Ogier che si è così aggiudicato la gara ed il titolo iridato per l'ottava volta nella sua carriera. Un Sébastien che è stato "simply the best", come direbbe Tina Turner. Il pilota più completo di questi ultimi dieci anni in cui ha segnato un'epoca, che ha voluto che fossero a Monza al suo fianco a festeggiare questo successo con lui sua moglie Andrea Kaiser, il piccolo Tim ed i suoi genitori, arrivati dal suo borgo natìo di soli 2.000 abitanti di Saint Bonnet en Champsaur sulle Hautes Alpes, con un nutrito gruppo di amici e tifosi. Ogier ha così griffato il suo ottavo titolo nell'autodromo di Monza, nel tempio della velocità, bissando il trionfo ottenuto nel dicembre scorso. I numeri parlano chiaro sulle qualità eccelse di questo fantastico pilota, che questo weekend ha ottenuto il 91° podio in 168 rally mondiali (54% di media). E questa è la sua 54ª vittoria iridata, una vittoria pesantissima perché gli permette di consolidare con 8 titoli la sua seconda posizione nel palmarés del mondiale piloti alle spalle di Loeb. Dopo la débacle in Catalogna in pochi ci speravano di rivedere la Toyota protagonista, la chiave di questa improvvisa rinascita dei giapponesi sugli asfalti di Monza l'ha rivelata Jari-Matti Latvala. «*Visti i risultati al di sotto delle aspettative da noi ottenuti prima a Ypres e poi soprattutto in Spagna* – ha confessato il Team Principal della casa giapponese – *abbiamo deciso di tornare al set up della Croazia dove avevamo vinto. È stata una scelta rivelatasi per noi decisiva, visto che ci ha permesso di dominare la gara e portare definitivamente a casa i due titoli*». Missione compiuta dunque per il team e soprattutto per Latvala, che dopo due anni di astinenza ha riportato in Giappone il quinto titolo costruttori della storia, come aveva promesso ad inizio stagione al grande capo del colosso nipponico dell'automobile Akio Toyoda. "Chapeau" Jari-Matti.

OTTO... VOLANTI

Si è chiusa con una vittoria a Monza e la conquista dell'ottavo titolo che chiude una carriera per Ogier e Ingrassia a segno nella sfida italiana. È stata questa l'ultima gara dell'accoppiata francese. Ogier nel 2022 sarà impegnato tra WRC e WEC senza seguire più tutto il campionato, Ingrassia chiuderà il quaderno delle note

Parla Ogier

«*Sono davvero molto emozionato, non so cosa dire, anzi ditemi voi se ho vinto anche il rally perché non lo so vista la festa per il titolo* – ha commentato all'arrivo l'otto volte "world champion" –. *Ho deciso di continuare quest'anno dopo che la stagione scorsa era stata più corta per via del Covid e perché avevamo una grande macchina come la Yaris. È stato un campionato giocato sui secondi in ogni gara sino alla fine. Questo è stato un weekend davvero tirato in cui ho pensato a restare concentrato e a guidare al massimo senza però mai prendere rischi. Abbiamo fatto una grande stagione, la macchina è stata davvero fantastica ed è stato un vero piacere per me guidare anche quest'anno la Yaris. Avevo vissuto già in passato in Australia e qui a Monza lo scorso anno un finale di campionato così tirato, ed è andata di nuovo bene anche stavolta*». Poi il campionissimo di Gap ha parlato della gara e del futuro. «*Con Elfyn* – ha proseguito Ogier – *abbiamo dato vita ad una lunga battaglia per tutta la stagione e anche per tutta questa gara. Adesso fatemi riposare un paio di giorni poi giovedì proverò vicino a Gap la nuova vettura ibrida e deciderò cosa fare l'anno prossimo*». «*Finire la mia carriera di navigatore in questo modo dopo 15 anni è stato geniale* – ha commentato emozionato Julien Ingrassia –. *Ho deciso davvero di ritirarmi nel modo migliore con questo ottavo titolo. È stato il nostro un percorso favoloso, siamo felicissimi tutti e due di quanto abbiamo fatto*».

Una gara tiratissima

Al pronti via Sébastien Ogier si è subito scatenato sui quattro crono del mattino ricavati nella Bergamasca, due passaggi a Gerosa (11,09 km) e due a Costa Valle Imagna (22,17 km). Il francese ha vinto ben tre speciali su quattro, lasciando per un solo decimo ad Evans (Toyota) il primo passaggio a Costa Valle Imagna. Il campionissimo di Gap arrivava così all'assistenza di metà giornata all'autodromo di Monza con un vantaggio di 6"5 su Evans, più staccate le Hyundai con Neuville terzo a 27"2 e Sordo quarto a 34"5. Dopo l'assistenza nelle tre prove pomeridiane e serali in circuito era Evans a salire in cattedra vincendo la Cinturato 1 (14,49 km) dove Ogier per problemi ai freni perdeva 5"7, poi il gallese piazzandosi secondo per soli 4 deci-

mi alle spalle di Neuville sulla Cinturato 2 rifilando 2"1 a Ogier passava in testa alla corsa, con 1"3 di vantaggio sul francese. Infine sull'ultima speciale Grand Prix 1 (10,29 km) era Sordo il più veloce con Evans che chiudeva la tappa con 1"4 su Ogier e 21"6 su Neuville. Da segnalare l'uscita di strada di Fourmaux nel secondo passaggio sul crono di Gerosa, e la sospensione del secondo passaggio a Costa Valle Imagna dopo il passaggio di Sordo per soccorrere con l'ambulanza una spettatrice giapponese feritasi alla spalla dopo essere scivolata. «*Nel primo giro fuori dal circuito abbiamo perso su Séb – ha commentato Evans - mentre nel secondo in autodromo ci siamo difesi meglio e siamo passati in testa*». La seconda giornata, quella decisiva, ricavata di nuovo al mattino sui crono della Bergamasca di San Fermo e Selvino, è iniziata subito con lo scratch di Neuville a San Fermo (14,80 km) che precedeva di 1"7 Ogier, mentre Evans è solo quarto a 4"6. E così Ogier ripassava in testa con 1"5 sul rivale gallese, ma sui 24,93 km di Selvino era Evans a replicare infliggendo 3"7 a Sordo e 3"8 a Ogier riprendendosi così la leadership con 2"3 sul francese. Neuville sbatteva perdendo 27"9 retrocedendo così in quarta posizione dietro Sordo. Ogier però non mollava e replicava subito nel secondo passaggio di San Fermo marcando lo scratch con Evans solo sesto a 3"4. Ogier diventava quindi di nuovo leader con 1"1 su Evans e 28" su Sordo, e poi allungava sul compagno di squadra vincendo con 3"4 di distacco anche il secondo passaggio a Selvino. Nel pomeriggio in pista sulle due speciali Sottozero (14,39 km), nel primo passaggio Evans staccava Ogier di 5"5 tornando in testa, poi sulla Sottozero 2 era Sordo il più veloce con Ogier che precedeva di 8 decimi Evans tornando in testa con soli 5 decimi sul gallese. «*Non pensavo di finire in testa la tappa - ha commentato il campione francese - le speciali erano pulite e così sull'ultima ho attaccato guidando pulito. Sarà emozionante domani, l'obbiettivo è di finire la gara e vincere il titolo. Vedremo se le condizioni della pista ci permetteranno di montare di nuovo le gomme soft, di sicuro sarà una bella battaglia con Elfyn con il quale ci siamo scambiati oggi ben cinque volte la leadership della gara*». Domenica mattina la terza tappa inizia con la vittoria di Neuville sulla "Grand Prix 2" dove Ogier ed Evans staccano lo stesso tempo a 1" dal belga, poi nel primo passaggio a Serraglio Neuville era il più veloce, mentre un errore costava caro ad Evans. Il gallese perdeva infatti 7"1 dal rivale francese dopo esser arrivato lungo su una balla di fieno dove gli si è spento il motore. Game over ai sogni di vittoria per lui, poi nella power stage vince Neuville ed Ogier vince la gara ed il mondiale piloti. Per lui è l'ottava apoteosi della sua carriera.

TOYOTA DOMINA A SUON DI DOPPIETTE
A suon di doppietta la Toyota ha dominato la stagione nella corsa al titolo Costruttori. Sopra Ogier che in Italia ha colto la 54esima vittoria iridata della carriera

Apoteosi **Toyota**

LA CASA GIAPPONESE TORNA A METTERE LE MANI SUL MONDIALE COSTRUTTORI

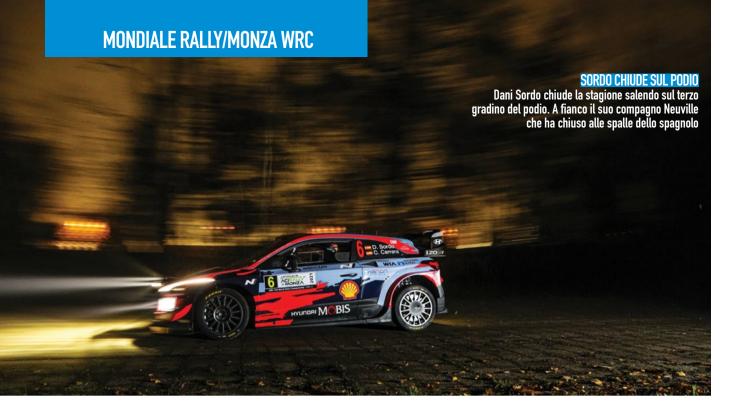
Meglio di così non poteva finire grazie al titolo mondiale piloti vinto da Sébastien Ogier e a quello costruttori vinto dal Toyota Gazoo World Rally Team. Nella sua prima stagione da team principal Latvala non poteva fare di certo meglio, questa è stata infatti un'annata da 110 e lode ed esaltante per la squadra giapponese, che si è aggiudicata ben 9 delle 12 prove in calendario. Un dominio incontrastato che ha permesso al team e a Latvala dopo due anni di astinenza di riportare in Giappone il titolo costruttori, il quinto della storia dopo quelli ottenuti nel 1993, 1994, 1999 e 2018. E di bissare l'accoppiata di titoli piloti-marche dopo ben 27 anni, quando Auriol insieme a Kankkunen regalò a Chester il titolo piloti e costruttori alla casa del Sol Levante. «*È stato davvero bello vincere il mondiale piloti e quello costruttori insieme* – ha commentato a fine gara il team manager finlandese –. *Siamo anche primi e secondi nel campionato piloti per il secondo anno consecutivo, e a dimostrazione dell'ottima stagione dei nostri ragazzi che sono stati tutti bravissimi, anche Kalle Rovanpera si è particolarmente distinto vincendo quest'anno due gare e crescendo tantissimo. Qui a Monza gli abbiamo imposto di non rischiare ed arrivare alla fine per essere sicuri di vincere il titolo marche, e lui ha seguito alla lettera le istruzioni. Per Sébastien essere riuscito a vincere il suo ottavo titolo è un risultato assolutamente incredibile, e sono contento che ci siamo riusciti insieme dopo un passato da compagni di squadra, grazie alle qualità della nostra Yaris. Anche Elfyn è stato brillante, ha fatto un grande lavoro ed un finale di stagione di altissimo livello. Sono anche grato a tutti i nostri ragazzi del team, hanno fatto un ottimo lavoro e ora dobbiamo continuare su questa strada anche nella prossima stagione. Il loro è stato un ottimo esempio di solido lavoro di squadra e di quanto si può ottenere, lavorando sempre concentrati ed in tranquillità*». Ovviamente dalla terra del Sol Levante sono arrivati subito anche i complimenti di Akio Toyoda. «*Le mie congratulazioni* – ha commentato – *vanno a Sébastien e Julien per la vittoria in grado di sviluppare la GR Yaris.* Ci ha portato a cambiare il nostro modo di fare le vetture sostenuto. *Non vedo l'ora di avere battaglie emozionanti con i nostri piloti nel 2021 su molte speciali diverse in tutto il mondo*». ●

FESTA GRANDE
Festa grande in casa Toyota per la riconquista del titolo Costruttori dopo due anni di vittorie Hyundai. Sotto Evans giunto 2°

ELFYN: «HO PROVATO FINO ALLA FINE A METTERE PRESSIONE A SEBASTIEN»

Evans, onore delle armi

Niente da fare per Elfyn Evans anche quest'anno per il titolo, ma il gallese riparte da Monza con la certezza di potersi giocare il campionato la prossima stagione e di diventare l'uomo da battere l'anno prossimo. È l'uomo del futuro insieme a Ott Tanak, crescita di Rovanpera permettendo. Il pilota di Dolgellau ha disputato un finale di stagione esaltante, che ha evidenziato la sua grande crescita e maturità. È lo sconfitto del weekend per il suo lungo nella parte finale della penultima speciale del Serraglio dove gli si è spenta la Yaris, ma la sua in questo weekend è stata decisamente una prestazione da incorniciare. «*Ci ho provato sino alla fine a mettere pressione su Ogier* – ha confessato all'arrivo –. *D'altronde dovevo fare la mia gara e sono andato sempre al massimo dall'inizio alla fine. È stata per me una stagione dai due volti, ho vinto in Portogallo poi tutto è diventato più complicato, ma dalla Finlandia dove ho vinto in poi, tutto è andato benissimo. Tant'è vero che sono stato in corsa per il titolo sino all'ultima prova speciale di questa stagione. È stata una grande annata per la Toyota, un team davvero fantastico dove siamo tutti amici. Ora il focus è già rivolto alla prossima stagione*». ●

SORDO CHIUDE SUL PODIO
Dani Sordo chiude la stagione salendo sul terzo gradino del podio. A fianco il suo compagno Neuville che ha chiuso alle spalle dello spagnolo

Hyundai si toglie la corona

ADAMO: «*ORA POSSIAMO SOLO IMPARARE LA LEZIONE DAI NOSTRI ERRORI E MIGLIORARE PER IL 2022*»

L'**Andrea Adamo** pensiero non è stato mai al top in questo fine settimana. «*Se guardiamo ai risultati provvisori alla fine di questa prima giornata* – ha commentato venerdì sera - *non possiamo essere soddisfatti, è stata una giornata difficile per noi. Sul circuito abbiamo mostrato infatti un livello di prestazioni molto migliore rispetto alle speciali disputate all'esterno. Per la seconda tappa cercheremo di capire come possiamo migliorare in questo settore. Anche se abbiamo opzioni limitate di vincere il campionato, siamo qui per lottare fino alla fine, Dani e Thierry hanno fatto un bel lavoro, mentre per Teemu, non è facile saltare su una nuova auto. Sta facendo ogni prova miglioramenti passo dopo passo*». Poi sabato sera questa era la sua opinione dopo la seconda tappa. «*Tutto sommato è stata una giornata che non è stata così buona per noi, con alcuni problemi che hanno penalizzato le nostre vetture. Eravamo pronti a cercare di recuperare un po' del tempo perso il primo giorno, ma invece siamo ancora di più indietro. Abbiamo marcato alcune vittorie nelle speciali che hanno evidenziato il livello di competitività che possiamo dimostrare, ma chiaramente non è abbastanza. Tutto quello che possiamo fare ora è vedere cosa succederà domani nell'ultima giornata del campionato*». Infine domenica pomeriggio questo era il suo giudizio finale sulla gara monzese. «*Non c'è molto di più che possiamo dire su questo rally in termini di prestazioni* – ha dichiarato all'arrivo il boss della casa coreana –. *Abbiamo faticato il primo giorno e quando eravamo in grado di recuperare il ritardo sabato, Thierry ha avuto un problema, come può accadere quando si spinge forte per recuperare tempo. Da quel momento abbiamo potuto concentrarci solo sul portare le nostre vetture alla fine. Devo dire che questa manifestazione mi è piaciuta, è stato qualcosa di speciale vedere così tanti spettatori sulle prove e nel parco assistenza. Abbiamo avuto un'ottima atmosfera per terminare la stagione. Purtroppo però questo è stato un campionato in cui avremmo dovuto fare meglio, ora possiamo solo imparare la lezione dai nostri errori e migliorare in vista della prossima stagione*». ●

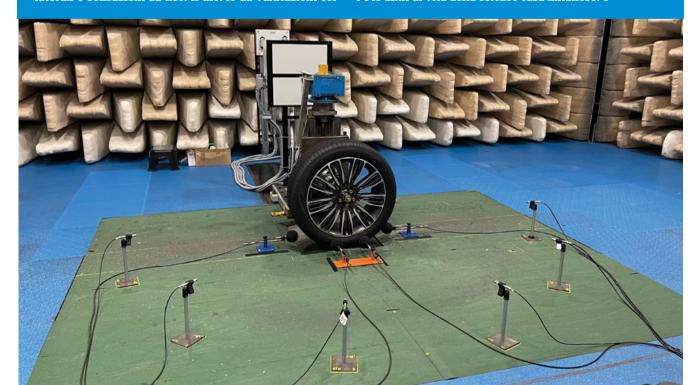
DA QUESTA SETTIMANA SI INIZIA

Test pre-Monte per le **Rally 1**

Il **mondiale 2021** è appena finito e subito si riparte già questa settimana in vista del 2022. Il 20 gennaio parte infatti dal Principato di Monaco il 90° Rally di Montecarlo, e così da questa settimana si inizia con i test veri e propri di preparazione in vista della gara monegasca. Cominciano infatti le prove intense con le nuove vetture ibride, che dalla prossima stagione sostituiranno le Wrc Plus. Vicino ai Pirenei sul lato francese si terranno quelli della Hyundai su terra e asfalto, la Ford MSport girerà invece sull'asfalto nella zona di Marsiglia e poi salirà nella zona vicino a Gap sulle Hautes Alpes, dove gireranno anche le Toyota. Sulla Yaris al Col de Faye e sulla Fiesta al volante ci saranno i due Sébastien, Ogier e Loeb, che al 99% saranno entrambi al via nella prova monegasca. Insomma ci siamo, anno nuovo vita nuova. Ci aspetta un'altra stagione davvero emozionante ed esaltante visto l'equilibrio che l'avvento delle Rally 1 ibride metterà in mostra. E ci sarà ancora da divertirsi, statene certi. Stay tuned. ●

AUTOSPRINT IN VISITA NELLA SEDE DELLA BICOCCA

Porte aperte in **Pirelli**

La Pirelli ha aperto ai giornalisti del Wrc le porte della sua sede della Bicocca, alla periferia nord di Milano, dove vengono studiati e sviluppati gli pneumatici da corsa della casa milanese. La Pirelli è stata fondata nel 1872 producendo all'inizio prodotti gommati prima e poi gomme per biciclette, in seguito ha brevettato nel 1901 il primo pneumatico per auto, "Ercole", e ha una storia racing iniziata ai principi del secolo scorso nel 1907 con la vittoria nel raid Pechino-Parigi. Nei 700.000 mq della Bicocca sono stati mostrati alla stampa internazionale anzitutto il simulatore per pneumatici virtuali, che fa capire le loro reazioni in pista, dato che nell'abitacolo le sensazioni sono simili a quando si gira in circuito. La vettura impiegata era una sport e come una macchina reale produceva feedback che arrivano dal simulatore con cinture che danno spinte laterali e sensazioni ad hoc. Il driver da valutazioni correlate ai test outdoor, è chiaro che le sensazioni simili ma non sono le stesse, perché le accelerazioni si sentono di meno. «*Durante il Covid-19 l'abbiamo usato molto per andare avanti con il lavoro di sviluppo delle gomme per le Wrc Plus - ha commentato Terenzio Testoni - e ci ha permesso di poter iniziare lo sviluppo delle gomme*»**. Poi è stato illustrato l'MTS, uno strumento che serve per provare in versione statica la reazione del pneumatico al suolo. Proseguendo è stato illustrato l'utilizzo del laser per il giusto intaglio delle gomme e la camera semianecoica dove viene testata la rumorosità prodotta all'esterno dal pneumatico, ed il conseguente inquinamento acustico prodotto dallo stesso. La parte finale della visita è stata dedicata alla visita alla Fondazione Pirelli, dove è stata ricostruita tutta la documentazione che illustra con molta dovizia di particolari i 149 anni di vita della celebre casa milanese. ●**

La gente abbraccia **Monza**

GRANDE RISPOSTA DI PUBBLICO SIA IN AUTODROMO CHE NELLE SPECIALI DELLA BERGAMASCA

Sembrava di essere a Sanremo come negli anni '90, ma stavolta sulle prove speciali tutto era in perfetto ordine secondo i canoni vigenti di sicurezza. Un chiaro segnale che ACI Sport ha lavorato benissimo e che l'Automobile Club d'Italia, la FIA e la WRC Promoter hanno fatto ancora centro, offrendo agli appassionati una chiusura ad hoc a questo campionato del mondo 2021. L'evento che ha unito al fatto agonistico anche una visibilità importante grazie alla location, al prestigio e alla storia del Monza Eni Circuit, è dunque piaciuto anche quest'anno ed è stato arricchito stavolta dall'importante presenza degli spettatori, che hanno riempito l'autodromo ed hanno letteralmente preso d'assalto le speciali della bergamasca, una zona dove la passione ed il cuore per i rally battono davvero forte. Ovviamente molto contento alla fine era il Presidente dell'ACI Angelo Sticchi Damiani. «*Ho visto un pubblico veramente straordinario qui a Monza* – ha commentato – *una cosa bellissima perché evidenzia tutti i vantaggi che apporta il fatto di poter correre in un autodromo. Mi ha davvero impressionato vedere il circuito illuminato la notte con tutte le assistenze nel parcheggio e nel paddock, davvero un bel colpo d'occhio. Abbiamo stavolta finalmente avuto modo di apprezzare il valore aggiunto che offre questa gara e questa location, visto che finalmente era aperta e libera la presenza degli spettatori. Molto bene anche le prove disputate nella provincia di Bergamo, con tanta passione e davvero tantissimo pubblico a seguire le speciali. Adesso parleremo con il Promoter per il futuro di Monza e per quello della Sardegna, il cui contratto scade a fine 2022 e noi vorremmo prolungarlo. Spero che Monza si possa ripetere ancora in futuro come secondo rally italiano di mondiale dopo la Sardegna, che resta la nostra gara iridata per antonomasia*». Dal canto suo Simon Larkin della WRC Promoter ha confermato la soddisfazione per aver chiuso in questo prestigioso scenario la stagione iridata 2021, e ha confermato le trattative per l'allungamento del contratto della Sardegna di altri tre anni sino al 2025. Quanto al futuro di Monza è sempre più certo un inserimento della prova brianzola come riserva nel mondiale 2022. Molto soddisfatto alla fine era anche il coordinatore generale della manifestazione Antonio Turitto. «*Organizzare questa gara in 60 giorni non è stato facile* – ha commentato a bocce ferme –. *È stata una sfida intrigante, ci siamo messi tutti insieme a lavorare per confermare ed integrare il format innovativo dello scorso anno, mettendo insieme un rally di alta qualità modificando il percorso, proponendo due giornate esterne al circuito ed otto prove speciali vere che hanno sommato oltre la metà del percorso, con la restante parte all'interno del circuito. C'è stata anche una grande risposta di pubblico sia in speciale, c'erano la bellezza di 50.000 persone a Selvino, che sul circuito di Monza. Sulle prove della provincia di Bergamo abbiamo rivisto il grande pubblico del Sanremo, con la differenza che stavolta in speciale era messo in ordine ed in sicurezza. Alla fine la manifestazione è costata 1.3 milioni di euro con un'importante risposta in termini di sponsor da parte di Hyundai, Toyota Italia, Pirelli, Sara Assicurazioni e ACI Global. C'erano poi 150 commissari in circuito e 400 all'esterno sulle prove, cinquanta ambulanze, un elicottero e 11 mezzi di pronto intervento e de carcerazione, con tutta l'esperienza e la passione italiana messe in prima linea*». ●

CRUGNOLA DA APPLAUSI
A destra Crugnola ha chiuso con uno scoppiettante decimo assoluto la vittoria in Wrc3. In alto Solberg alla fine 5°

PER I TEAM UFFICIALI CONTINUANO I TEST

2022 è già alle porte

In vista del 2022 continuano i test delle case ufficiali in vista del Montecarlo con i vari team che stanno definendo le line-up. In Hyundai hanno già le idee chiare sui piloti, in Toyota ed in MSport resta invece qualcosa da definire. La casa coreana ha già annunciato da tempo che Neuville e Tanak correranno l'intera stagione con Sordo ed Oliver Solberg che si alterneranno sulla terza i20 ibrida. Quella giapponese invece ha già confermato per l'intera prossima stagione Evans e Rovanpera, ed ha fatto firmare Esapekka Lappi che si alternerà su Ogier sulla terza Yaris. Per il francese si parla di cinque gare, vale a dire Montecarlo, e poi quattro da definire tra Croazia, Sardegna, Kenya, Nuova Zelanda e Acropolis. In pratica però questi sono solo rumors, perché Sébastien Ogier farà sapere le sue intenzioni solo a fine mese. In Ford MSport Craig Breen ha già firmato da tempo per un suo impiego full time, Greensmith lo ha fatto a Monza e Adrien Fourmaux sarà il terzo pilota, mentre Sébastien Loeb correrà con una quarta vettura griffata Red Bull cinque o sei gare, ma ancora questa notizia non è stata ufficializzata. Difficile dire invece quale sarà il futuro di Suninen, Ostberg e Mikkelsen, piloti con un buon bagaglio di esperienza ma che non portano in dote uno sponsor per poter correre in una squadra ufficiale nella prossima stagione. ●

Crugnola esalta

ANDREA È IL MIGLIORE DEGLI ITALIANI NELLA GARA DI CASA

Out Abertini, finite fuori nella seconda tappa, stavolta a mettersi in evidenza tra gli italiani a Monza è stato Andrea Crugnola che è stato veramente strepitoso, visto che si è classificato decimo assoluto e si è messo dietro nel Wrc 3 Rossel e Kajetanowicz che hanno viaggiato al massimo per tutta la gara, perché si giocavano il titolo mondiale di categoria. Una prestazione che evidenzia le indiscusse qualità del 32enne pilota varesino, così come da incorniciare è stata la prestazione di uno scatenato Damiano De Tommaso, che dopo una stagione sulla Citroen al suo ritorno al volante sulla Skoda ha chiuso quinto di Wrc 3 e 16° assoluto. *«È stata una bella gara* – ha commentato Crugnola all'arrivo - *sono contento e soddisfatto della mia gara, ma senza alcuni problemi patiti venerdì potevo essere più avanti in classifica di almeno trenta secondi ed avrei potuto affrontare con più tranquillità l'ultima tappa. Sicuramente penso che io e Pietro Ometto ci meritavamo questo risultato dopo una stagione difficile in cui non abbiamo mai mollato. Ringrazio la Hyundai e Andrea Adamo per avermi dato la possibilità di correre qui a Monza insieme a Pirelli e alla Red Grey, un'opportunità che ci ha permesso di portare a casa questo importante risultato»*. All'arrivo a Monza il più veloce della pattuglia tricolore alle spalle di Crugnola e De Tommaso è stato Perico 22° assoluto che ha preceduto il bergamasco Enrico Oldrati (entrambi su Skoda Fabia Rally 2 Evo) che ha chiuso la sua bella gara sulle strade di casa in 24ª posizione assoluta. Più staccati hanno concluso Dall'Era 25° e Mauri 26° (entrambi su VW Polo R5), poi Roncoroni 27°, Miele 28°, Bendotti 29° e Bontempelli 30° (tutti su Skoda Fabia). Poi Silva 31° davanti alla Somaschini (Citroen C3 R5) 32a e Ogliari 33° davanti a Biolghini, Brazzoli e Mabellini e poi a seguire tutti gli altri. ●

NUMERI
Erano 82 i piloti iscritti alla gara, 80 dei quali hanno passato le verifiche del Forum8 ACI Rally Monza. Alla fine c'è stato 1 ritiro nella prima tappa, seguito da 3 nella seconda e 9 nella terza per un totale di 67 equipaggi che hanno visto la pedana d'arrivo.

MEDIE ORARIE
Interessanti le medie sulle prove speciali della gara monzese, con Ogier che nel secondo passaggio sul crono di Costa Valle Imagna ha fatto segnare la media più alta in speciale a 103.6 kmh, mentre Neuville sulla Grand Prix 1 domenica mattina ha fatto segnare quella più alta in circuito a 118.6 kmh. Alla fine Ogier si è aggiudicato la gara a 95.5 kmh di media.

APRIPISTA
Michele Gregis navigato da Alessandro Franco, è stato quest'anno l'apripista del Rally di Monza. Sulla 00 c'erano invece Vittorio Musselli e Carlo Pisano, mentre sulla Safety 1 Tiziano Siviero aveva al suo fianco di Popi Amati, con Flavio Savoldelli e Vittorio Carlino sulla Safety 2, e poi Nicola Colombo e Emanuele Inglesi sulla Safety 3. Ad accompagnare poi sulle speciali la responsabile FIA della sicurezza Michèle Mouton, c'era ancora, come già avvenuto più volte in Sardegna, Bruno Bentivogli.

RICOGNITORI
Anche a Monza hanno giocato un ruolo importante i ricognitori che erano gli stessi visti in azione a Salou. E così Simon Jean Joseph ha verificato ancora una volta le note di Sébastien Ogier, così come Thierry Neuville si è affidato nuovamente a Bruno Thiry, Elfyn Evans al padre Gwyndaf, Kalle Rovanpera a Mikko Hirvonen, mentre a seguire Dani Sordo c'era Xevi Pons e ad Adrien Fourmaux ci ha pensato l'esperto (ex Loeb) Patrick Magaud.

GRECIA
Il prossimo Rally Acropolis partirà da Atene con un grande ritorno. La super speciale di apertura verrà infatti stavolta ospitata nello stadio Olimpico della capitale greca, così come era capitato con grande successo di pubblico nel 2005 e 2006.

WRC 2 HUTTUNEN VINCE DA DEB SU FIESTA RALLY 2

MONZA - Juha Huttunen al suo esordio assoluto al volante della Ford Fiesta Rally 2 ha vinto a Monza regalando alla squadra di Malcolm Wilson finalmente una vittoria nella categoria cadetta. Il finlandese, che ha recentemente "divorziato" dalla Hyundai ha preceduto il neo campione del mondo della categoria Andreas Mikkelsen di circa un minuto, mentre più staccati hanno concluso il cuneese Brazzoli che puntava a finire sul podio ed all'arrivo era soddisfattissimo, ed il boliviano Marcos Bulacia. «*Sono contento di questa vittoria* – ha detto alla fine il pupillo di Gronholm che qui lo scorso anno aveva concluso terzo - *ma dobbiamo ancora lavorare molto per crescere. Francamente non so ancora cosa farò il prossimo anno, dobbiamo ancora definire il mio programma*». «*Mi sono davvero divertito* – ha commentato all'arrivo il campione Mikkelsen – *perché è una gara che mi piace. Stiamo sviluppando la nuova Fabia che esordirà la prossima estate, abbiamo già fatto dei test in Spagna ed in Finlandia e stiamo continuando*». Da segnalare infine che la Movisport grazie ai punti portati da Gryazin e Brazzoli si è aggiudicata la coppa del mondo riservata ai team nel Wrc 2.

Classifica finale Wrc 2: 1. Huttunen-Lukka (Ford Fiesta Rally 2) in 2.49'28"6; 2. Mikkelsen-Hall a 47!0; 3. Brazzoli-Fenoli a 14'00"8; 4. Bulacia-Der Ohannesian a 59'33"0 (tutti gli altri su Skoda Fabia Rally 2 Evo).

Campionato Wrc 2 classifica dopo la dodicesima e ultima prova: 1. Mikkelsen (campione del mondo) 149 punti; 2. Ostberg 126 punti; 3. Bulacia 119; 4. Huttunen 107; 5. Suninen 93; 6. Gryazin 77.

Campionato Wrc 2 classifica dopo la dodicesima e ultima prova: 1. Mikkelsen (campione del mondo) 149 punti; 2. Ostberg 126 punti; 3. Bulacia 119; 4. Huttunen 107; 5. Suninen 93; 6. Gryazin 77.

Così al traguardo

Gara 12 del Mondiale - Monza (ITA), 18-21 novembre 2021

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	**Ogier-Ingrassia**	Toyota Yaris Wrc	F-F	**in 2.39'08"6**
2°	**Evans-Martin**	Toyota Yaris Wrc	GB-GB	**a 7"3**
3°	**Sordo-Del Barrio**	Hyundai i20 Wrc	E-E	**a 21"3**
4°	**Neuville-Wydaeghe**	Hyundai i20 Wrc	B-B	**a 32"0**
5°	**Solberg-Edmondson**	Hyundai i20 Wrc	S-GB	**a 1'32"0**
6°	**Suninen-Markkula**	Hyundai i20 Wrc	FIN-FIN	**a 2'22"6**
7°	**Katsuta-Johnston**	Toyota Yaris Wrc	J-IRL	**a 2'34"5**
8°	**Greensmith-Andersson**	Ford Fiesta Wrc	GB-S	**a 2'50"2**
9°	**Rovanpera-Halttunen**	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	**a 4'49"6**
10°	**Crugnola-Ometto**	Hyundai i20 Rally2	ITA-ITA	**a 9'06"9**

PROVE SPECIALI VINTE: **Ogier** e **Neuville** 5 su 16, **Evans** 4, **Sordo** 2. **RALLY LEADER:** **Ogier** ps 1 a ps 5, **Evans** da ps 6 a ps 7, **Ogier** ps 8, **Evans** ps 9, **Ogier** da ps 10 a ps 11, **Evans** ps 12, **Ogier** da ps 13 a ps 16. **POWER STAGE:** 1. **Neuville** in 10'04"4; 2. **Katsuta** a 3"5; 3. **Sordo** a 3"6; 4. **Evans** a 3"6; 5. **Ogier** a 3"9. **I PRINCIPALI RITIRI:** **Albertini** (uscita di strada) ps 11.

Mondiale Piloti

POWER STAGE
1° = 5 punti
2° = 4 punti
3° = 3 punti
4° = 2 punti
5° = 1 punto

		MONTECARLO 21-24/1	ARCTIC RALLY 24-28/2	CROAZIA 22-25/4	PORTOGALLO 20-23/5	ITALIA SARDEGNA 3-6/6	SAFARI 24-27/6	ESTONIA 15-18/7	YPRES 13-15/8	ACROPOLIS 9-12/9	1000 LAGHI 30/9-3/10	SPAGNA 14-17/10	MONZA 18-21/11	TOTALE PUNTI
1°	**Ogier**	25+5	0+1	25+5	15+3	25+2	25+2	12+3	10+4	15+3	10	12+2	25+1	**230**
2°	**Evans**	18+3	10	18+2	25+1	18	1+3	10+2	12+1	8+4	25+5	18+3	18+2	**207**
3°	**Neuville**	15+2	15+3	15+3	0+4	15+5	-	15+4	25+3	4+2	-	25+4	12+5	**176**
4°	**Rovanpera**	12+4	18+5	-	0+2	0+3	8+4	25+1	15+2	25+5	-	10+1	2	**142**
5°	**Tanak**	-	25+2	12+1	0+5	0+4	15+5	0+5	8+5	18+1	18+4	-	-	**128**
6°	**Sordo**	10+1	-	-	18	0+1	0+1	-	-	12	-	15+5	15+3	**81**
7°	**Katsuta**	8	8	8	12	12	18	-	-	-	0+2	-	6+4	**78**
8°	**Breen**	-	12+4	4+4	-	-	-	18	18	-	15+1	-	-	**76**
9°	**Greensmith**	4	2	6	10	-	12	-	-	10	8	8	4	**64**
10°	**Fourmaux**	2	-	10	8	-	10	-	-	6	6	-	-	**42**
11°	**Suninen**	-	4	1	4	-	-	8	-	-	4	-	8	**29**
12°	**Lappi**	-	1	-	6	-	-	-	-	-	12+3	-	-	**22**
13°	**Solberg**	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	6	10	**22**
14°	**Ostberg**	-	-	2	2	8	-	1	-	-	2	-	-	**15**
15°	**Rossel**	-	-	-	-	6	-	-	6	-	-	-	-	**12**
16°	**Huttunen**	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	**10**

Mondiale Costruttori

		MONTECARLO	ARCTIC RALLY	CROAZIA	PORTOGALLO	ITALIA SARDEGNA	SAFARI	ESTONIA	YPRES	ACROPOLIS	1000 LAGHI	SPAGNA	MONZA	TOTALE PUNTI
1°	**Toyota Gazoo**	52	36	50	45	48	42	42	33	49	44	33	46	**520**
2°	**Hyundai M.**	30	47	34	35	36	32	42	51	33	40	47	35	**462**
3°	**MSport Ford**	10	14	18	22	18	27	16	10	18	19	15	14	**199**
4°	**Hyundai 2C**	8	14	6	-	-	-	8	8	-	-	14	10	**68**

WRC3 CRUGNOLA CHE BLITZ!

MONZA – Andrea Crugnola fa il botto a Monza vincendo il Wrc 3 e mettendosi alle spalle allo sprint due clienti difficili come Rossel e Kajetanowicz, che qui si giocavano il titolo della categoria. Il pilota varesino era particolarmente contento alla fine dopo una gara che ha visto laurearsi campione del mondo il francese Yohann Rossel sulla Citroen C3 Rally 2 navigato nell'occasione dall'ajaccino Renucci. «*Sono contento di questa vittoria, ce l'abbiamo fatto* – ha dichiarato entusiasta alla fine il francese -. *È stata una gara tiratissima sino alla fine in cui Crugnola e Kajetanowicz sono stati due avversari particolarmente tosti. Abbiamo avuto problemi al volante all'inizio della tappa finale che poi abbiamo risolto. Siamo davvero contenti e soddisfatti, perché eccetto la squalifica in Grecia la nostra è stata una stagione veramente fantastica*».

Classifica finale Wrc 3: 1. Crugnola-Ometto (Hyundai i20 Rally 2) in 2.48'15"5; 2. Rossel-Renucci (Citroen C3 Rally2) a 4"0; 3. Kajetanowicz-Szczepaniak a 7"1; 4. Munster-Louka (Hyundai i 20 Rally 2) a 1'31"5; 5. De Tommaso-Ascalone a 2'11"4; 6. Ingram-Whittock a 2'29"1 (tutti gli altri su Skoda Fabia Rally 2 Evo).

Campionato Wrc 3 classifica dopo la dodicesima e ultima prova: 1. Rossel (campione del mondo) 150 punti; 2. Kajetanowicz 145; 3. Lindholm 73; 4. Ingram 64; 5. Ciamin 57; 6. Lopez 52.

PAPERINI IN, ALBERTINI OUT

A destra Albertini che ha concluso così la sua avventura al Monza WRC. Sopra a destra Paperini vincitore dell'ultimo round della prima edizione dellaToyota Rally Cup

PAPERINI VINCE LA GARA TITOLI A CIARDI E GROSSI

Trofeo Yaris show finale

Monza era la quinta ed ultima prova della la GR Yaris Rally Cup, un trofeo momomarca che in questa stagione ha riscosso un interessante successo grazie all'attenta organizzazione della Toyota Gazoo Racing Italy. A vincere la prova monzese è stato Thomas Paperini mentre il Trofeo è finite nelle mani di Alessandro Ciardi, uscito di strada dopo tre speciali, dopo una gara decisa da un finale rocambolesco, in cui si sono rivelati decisivi gli ultimi quattordici chilometri della prova finale di sabato Sottozero 2 disputata all'interno dell'autodromo brianzolo. L'ultima speciale in pista ha anche regalato ad un figlio d'arte, Angelo Pucci Grossi, il titolo tra gli under 23, decisamente un buon inizio di carriera per il giovane talento riminese. ●

ULSTER OK
Non è ancora stato ufficializzata la notizia che l'Irlanda del Nord ospiterà il prossimo anno la nona prova iridata in calendario a metà agosto, ma i giochi sembrano fatti. Si parla di problemi burocratici per la concessione del finanziamento del governo nord irlandese per ospitare la corsa, che sono in corso di soluzione insomma c'è solo da aspettare.

GREENSMITH
Con tanto di firma insieme a Malcolm Wilson in diretta tv su Wrc All Live dal paddock di Monza, il 24enne pilota inglese Gus Greensmith ha rinnovato per la prossima stagione il suo contratto con la MSport.

PROTOCOLLO COVID
Anche a Monza come a Salou bastava la doppia dose di vaccino anti Covid-19 per entrare al parco assistenza ed in sala stampa. Dovrebbe essere stata questa l'ultima gara con i due gruppi di lavoro che non si potevano incontrare tra loro, con due hub specifici. High Density riservato a team, cameraman, telecronisti e fotografi che hanno operato rimanendo al service park in sala stampa HD, e Low Density aperto a chi ha lavorato in media zone ed è andato sulle prove speciali ed in sala stampa LD. Da Montecarlo si spera che le cose possano tornare finalmente come in passato.

MEDIA
Moltissimi come sempre i media nazionali ed internazionali presenti alla gara monzese. Un numero ovviamente più consistente che in passato vista la validità mondiale della gara ed il miglioramento della situazione pandemica rispetto allo scorso anno. In tutto sono stati 314 tra giornalisti, fotografi e cameraman gli accreditati alla manifestazione.

Lukyanuk vince, Campedelli convince

CON IL TITOLO GIÀ ASSEGNATO, L'ULTIMO ROUND DELLA SERIE CONTINENTALE È ANIMATO DAL RUSSO GRANDE DELUSO DI QUESTA STAGIONE E DALL'ITALIANO CHE CHIUDE CON UN 4° POSTO

di **Gianni Cogni**

GRAN CANARIA – Magari il vulcano rabbioso in questo momento non invoglia a far vacanza da queste parti, ma sulla Gran Canaria la musica è tutt'altra, con il rally a far rumore sotto il sole e i piloti a giocarsi gli ultimi titoli ancora in ballo. Con il campione assoluto Mikkelsen dirottato nell'umida e fredda Monza, per il grande deluso di stagione, Alexey Lukyanuk, lo stimolo era quello di arrivare a quota quattro vittorie e avvicinare il recordman di questo rally, Carlo Sainz che ne ha cinque. Una missione compiuta alla grandissima, firmando con l'ausilio delle Pirelli il miglior tempo in sedici prove speciali su 17! Insomma di un altro pianeta. A far scintille, anzi lapilli, ci ha pensato la muta dei suoi inseguitori: Llarena e Marczyk che si giocavano il titolo di vicecampioni assoluti, il manipolo capitanato dal canario Enrique Cruz a contendere a Llarena il primato fra gli spagnoli e Simone Campedelli.

LA CLASSIFICA

1. Lukyanuk Alexey - Arnautov Alexey Citroën C3 Rally2 1.59'41.2; 2. Llarena Efrén - Fernández Sara Škoda Fabia Rally2 evo +52.3; 3. M Mikołaj - Gospodarczyk Szymon Škoda Fabia Rally2 evo +59.5; 4. Campedelli Simone - Canton Tania Škoda Fabia Rally2 evo +1:13.9; 5. Cruz Enrique - Mújica Eugenio Yeray Ford Fiesta Rally2 +1:19.2; 6. Ares Iván - Vázquez Liste David Hyundai i20 R5; +1:32.6; 7. Pernía Surhayen - Sánchez González Alba Hyundai i20 R5 +1:49.0 +16.4; 8. Monzón Luis - Déniz José Carlos Škoda Fabia Rally2 evo +1:52.5 +3.5; 9. Solans Jan - Sanjuan de Eusebio Rodrigo Citroën C3 Rally2 +2:21.7 +29.2; 10. Lemes Yeray - Peñate Rogelio Hyundai i20 N Rally2 +2:54.7 +33.0

Il romagnolo, voglioso di sancire che il migliore dei piloti MRF è stato lui, alla faccia dei più celebrati schierati nel corso della stagione europea accanto a lui (ultimo in ordine di tempo Nil Solans, qui comprimario e pure falloso), Simone ha sfoggiato al volante di una Škoda Fabia una prestazione davvero eccellente. Nel suo carnet c'è un secondo tempo assoluto e la costante presenza nei top 5 di prova e di gara. Dopo un inizio spumeggiante (terzo tempo nella speciale d'apertura) seguito da uno scivolone (10" di penalità al controllo orario come Lukyanuk e poi Marczyk), la coppia Campedelli-Canton ha confermato che l'aria dell'europeo gli si addice e ha chiuso la prima tappa in piena lotta per il posto d'onore: al comando Lukyanuk poi Llarena a 32"6, Cruz a 36"2, Marczyk a 37"7, Campedelli a 38"4, Pernia 45", Ares a 48" e Bonato a 52". Nella giornata conclusiva ci ha pure provato a riuscirci, ma si è dovuto accontentare di spuntarla su Cruz per un comunque significativo quarto posto seppur di poco dietro, nell'ordine, a Llarena e Marczyk. Peraltro a bordo della Škoda dello spagnolo si è festeggiato non solo il secondo posto di gara e nella classifica continentale ma anche il titolo europeo navigatori per Sara Fernandez, prima donna a riuscire a tanto complici i cambi di partner di Mikkelsen nel corso della stagione. Alle Canarie gli spagnoli hanno avuto da festeggiare anche un altro titolo: quello nel Erc 2 di Javier Pardo Siota (che si è così assicurato anche il Superchampionship nazionale), che è poi anche il primo alloro conquistato da una delle Rally2 kit made in Oreca, nel caso con il vestito di una Swift e il patrocinio ufficiale della Suzuki iberica. Una sorta di passaggio di consegne dalle 'vecchie' Mitsubishi Lancer N/R4 e in attesa che siano le nuove Rally3 4x4 a rispondere alle attese del genere integrale a costi contenuti: ma per ora arrancano, anche qui dietro alle Rally4 che di ruote che spingono ne hanno solo due. Delusione generale, invece, in campo femminile con le due Falcon, Arminda con la Fiesta Rally4 ed Emma con la C3 Rally2, ferme sulla ps 12 e la rivale Stratieva ko poco dopo. ●

Franceschi e la Clio in trionfo

BAPTISTE CONQUISTA IL TITOLO ERC3

Non essendoci competizione fra le sempre rare Rally3 4x4 (al via solo lo scontato campione Torn), a tener ben desta la competizione nelle retrovie ci hanno pensato gli assatanati delle Rally4. E nella lotta fra Peugeot, Ford e Renault sono state le Clio a godere. Anthony Fotia ha fatto la lepre imprendibile sfiancando e strappando punti agli avversari. E Jean Baptiste Franceschi è passato all'incasso raggranellando quanto necessario per garantirsi sia il titolo ERC nei confronti della 208 Rally4 di Pep Bassas, che quello forse più ambito del ERC3 Junior "bruciando" per cinque punti il finlandese Sami Pajari e la sua Fiesta Rally4. Ultimi scampoli di gloria invece per gli attori della Abarth Rally Cup. Come assodato da tempo il titolo è andato al polacco Dariusz Polonski, mentre il successo di giornata è stato per il locale Davide Carlos Garcia, che lo ha condito con un bel 25° posto assoluto. ●

COSÌ IL CAMPIONATO EUROPEO 2021

PILOTI	1. Andreas Mikkelsen	191 punti, 2. Llarena 153, 3. Marczyk 151, 4. Lukyanuk 135, 5. Herczig 87
NAVIGATORI	1 Sara Fernandez	153 punti, 2. Gospodarczyk 151, 3. Arnautov 109
ERC JUNIOR	1.Ken Torn	193 punti, 2. O. Solberg 60, 3. Armstrong 39
ERC3 JUNIOR	1. Jean-Baptiste Franceschi	169 punti, 2. Pajari 164, 3. Loof 101
ERC2	1. Javier Pardo Soria	237 punti, 2. Feofanov 197, 3. Polonski 136
ERC3	1. Jean-Baptiste Franceschi	223 punti, 2. Bassas 197, 3. Pajari 163
Clio Trophy	1. Andrea Mabellini	117 punti, 2. Soria 115, 3. Rossi 99
Abarth Rally Cup	1. Dariusz Polonski	143 punti, 2.Gobbin 51, 3. Rada 36

PROTAGONISTI A GRAN CANARIA
Llarena, a destra, e Marczyk hanno chiuso sul podio l'ultimo atto dell'Europeo. Nell'altra pagina in alto Lukyanuk vincitore sull'isola di Gran Canaria e in basso Campedelli giunto 4° al volante della Škoda

Cavallini a briglia sciolta

LE FINALI MONDIALI FERRARI SULLA PISTA DEL MUGELLO DIVENTANO UN GRANDE SPOT PER UNA STAGIONE DAVVERO ESALTANTE SUL FRONTE DELLE COMPETIZIONI GRAN TURISMO

di Diego Fundarò

SCARPERIA - Ancora una volta le Finali Mondiali hanno confermato quanto questo appuntamento sia centrale nelle attività di Ferrari, evento culminante della stagione delle attività di Corse Clienti e Competizioni GT guidate da Antonello Coletta. Lo si è ulteriormente compreso nella serata di sabato, quando un elicottero bianco è atterrato nel paddock del Mugello e ne è sceso il presidente John Elkann, attesissimo ospite alla cena di fine stagione. Una presenza che non solo ha dato ulteriore prestigio alla premiazione dei vincitori dei Challenge Europa, UK e Nord America, ma ha messo sotto una luce ancora più viva anche il lancio della favolosa Daytona SP3, ultimo gioiello del

Nurmi piazza la zampata

IL GIOVANE FINLANDESE NUOVO CAMPIONE DEL MONDO DEL FERRARI CHALLENGE TROFEO PIRELLI

La domenica mattina sono state le Finali Mondiali ad animare la giornata finale, con l'apertura riservata alla Coppa Shell e la tribuna centrale che via via si riempiva, animata dalla presenza dei molti dipendenti accorsi da Maranello e dai numerosi iscritti dei Ferrari Club, unici a godere del privilegio di poter assistere all'evento in presenza. Dopo il titolo europeo è stato nuovamente Ernst Kirchmayr ad aggiudicarsi il titolo iridato, al termine di una gara caratterizzata da tre fasi di safety car. Coleman e Franco lo hanno affiancato sul podio, mentre Peter Christensen ha fatto suo il titolo Am, con la doppia soddisfazione di ricevere il trofeo direttamente dalle mani di Giancarlo Fisichella. Il gran finale del Challenge si è avuto con la gara clou, quella che assegnava il titolo iridato del Trofeo Pirelli. Anche in questo caso non tardava a entrare in pista la safety car, richiamata subito dopo lo start a seguito dell'incidente alla San Donato tra la campionessa europea Michelle Gatting, Neubauer e Wartique. Alla ripartenza si ribadiva il duello in testa tra Luka Nurmi e Niccolò Schirò, seguiti da MacNeil e Paulsen; ma durava poco, visto che la safety rientrava per via del crash di Al Faisal. Nurmi si confermava poi specialista delle ripartenze e prendeva un buon margine su Schirò, con l'italiano che si riavvicinava ma non a sufficienza per tentare un attacco. È dunque Luka Nurmi il nuovo campione del mondo del Ferrari Challenge Trofeo Pirelli ed è sicuramente un titolo meritato quello del giovanissimo finlandese del Formula Racing che, grazie anche ai preziosi insegnamenti del suo coach Toni Vilander, dopo aver dominato entrambe le gare finali del Challenge Europa si è così preso anche il mondiale in gara unica e l'onore di ricevere il trofeo direttamente dalle mani del presidente John Elkann. ●

Cavallino presentato dal direttore marketing Enrico Galliera. Non è passata inosservata nemmeno la presenza dell'A.D. Benedetto Vigna, alla seconda uscita ufficiale dopo quella al recente Gran Premio d'Italia a Monza e curioso visitatore della meravigliosa galleria di Rosse d'epoca esposte per l'occasione, dalle Formula Uno dell'era Schumacher alle più recenti, passando per la splendida 246 Dino Tasmania, la B3 di Clay Regazzoni, le T4 e 126 CK di Gilles ed una rarissima C2 di Tambay, esposta per l'occasione in una configurazione non ancora conforme all'originale in quanto ancora in piena fase di

MUGELLO SHOW
Il presidente della Ferrari John Elkann e tutto lo stato maggiore di Maranello ha presenziato alle finali mondiali del Cavallino. Sono stati celebrati i titoli iridati colti nel Mondiale Endurance. In pista la battaglia non è mancata tra i finalisti del Ferrari Challenge. Sopra il 19enne finlandese Luka Nurmi nuovo campione del mondo

restauro. Restauro conforme alle versioni originali che ha invece reso splendide la P3 del '66 e le due P4 del 1967, autentiche regine della mostra nella doppia versione Coupé e Spider aperta, dalle quali ha ereditato evidenti richiami stilistici la nuova Icona made in Maranello. È stato poi il consueto show della domenica a prendersi tutta la scena, con Bertolini, Fisichella e Beretta ad aprire le danze con giri di pista e pit stop sulle F.1 più recenti. Quindi è passato il testimone ai piloti protagonisti in GT, con Pier Guidi al volante della 488 GT3 vincitrice della 24 Ore di Spa, Calado sulla GTE-Pro dominatrice a Le Mans e nel WEC, Molina sulla gemella #52, Nielsen sulla #83 campione in GTE-Am e Liam Lowson a chiudere il gruppo sulla sfortunata protagonista della stagione DTM. Il capo collaudatore del prodotto Raffaele De Simone ha quindi mostrato a tutti la nuova Daytona P3, scortato in pista da tre 412 P a evocare la storica parata vincente alla 24 Ore di Daytona 1967. Quindi la griglia si è riempita per la classica foto finale, con le F.1 Clienti e le vetture del Programma XX a fare da sfondo allo schieramento più rosso che mai, capitanato da un emozionato Piero Ferrari. Sono poi state le parole di John Elkann a dare degna chiusura all'evento, quando è stato chiamato a dare un saluto al pubblico sulle tribune: «*È stata una annata eccezionale, un anno importante per i risultati sportivi raggiunti dalla Ferrari. Essere qui tutti insieme a festeggiare è una bellissima cosa*». L'appuntamento per tutti è a fine ottobre 2022, quando le Finali Mondiali andranno in scena all'Enzo e Dino Ferrari di Imola. ●

TRE GIORNI DI PASSIONE

Tre giorni di passione sulla pista del Mugello. Le finali Mondiali sono state la degna cornice a conclusione di una stagione davvero esaltante per le vetture di Maranello nelle competizioni GT

Gatting firma l'impresa

LA IRON DAME MICHELLE CONQUISTA LA VITTORIA NEL TROFEO PIRELLI EUROPA

Oltre settanta 488 Challenge Evo hanno animato gli appuntamenti conclusivi delle serie Europa, Nord America e UK, nonché il primo dei tre round della serie Asia Pacifico. Dei diversi titoli ancora da assegnare, quello europeo del Trofeo Pirelli ha visto la Iron Dame Michelle Gatting (Scuderia Niki - Iron Lynx) chiudere la pratica fin da una caotica Gara 1, dove la danese è riuscita a rimanere fuori dai numerosi incidenti e, chiudendo al quarto posto, si è assicurata il titolo, diventando così la prima donna a conquistare il monomarca del Cavallino. La danese ha decisamente meritato il titolo, mostrando grande costanza di rendimento e tirando fuori tutto il suo carattere, emerso in particolare nell'ultima prova a Spa, dove un guasto alla sua vettura l'aveva costretta a partire dal fondo dello schieramento. Di fronte a tanta determinazione poco ha potuto Niccolò Schirò (Rossocorsa), di sicuro penalizzato dal fatto di aver mancato le prime due gare della stagione, ma comunque meritevole di aver mantenuto aperto il campionato fino all'ultimo. Il titolo Am se lo è aggiudicato lo spagnolo Sergio Paulet (MST Team), che ha avuto la meglio su Brunsborg ed il veterano Ange Barde. Ernst Kirchmayr (Baron Motorsport) è invece il nuovo campione continentale della Coppa Shell, mentre Willem Van der Vorm (Scuderia Montecarlo) aveva già centrato l'obiettivo tra gli Am a Spa-Francorchamps. Oltre a Michelle Gatting al top nel Trofeo Pirelli, Corinna Gostner si è aggiudicata la coppa dedicata alle Ladies della Coppa Shell, con Germana Tognella al top in Am. Nella serie statunitense, Cooper MacNeil (Ferrari of Westlake) è il nuovo campione del Trofeo Pirelli, Jason McCarthy (Wide World Ferrari) della categoria Am e Brian Davies quello della Am2. Dave Musial Jr si è invece garantito la Coppa Shell, John Cervini la classifica Am e Lisa Clark (Ferrari of Beverly Hills) è la nuova golden lady statunitense. La serie britannica ha laureato James Swift campione nel Trofeo Pirelli e Graham De Zille nella Coppa Shell. ●

Rovera: *«Ora inizia un nuovo percorso»*

Se mancava una ciliegina sulla torta, quella è arrivata lo scorso 19 novembre: una data che difficilmente dimenticherà Alessio Rovera, perché è quella che lo ha proclamato nuovo pilota ufficiale di Ferrari Competizioni GT. Una promozione meritata sul campo e a suon di vittorie (4 nel WEC e 2 in ELMS), in quella che è stata la sua stagione di debutto nell'endurance, bagnata dal titolo WEC nella categoria GTE-Am ed impreziosita dalla vittoria di classe alla 24 Ore di Le Mans: «*La notizia è arrivata ora, ma proprio a le Mans avevo avuto le prime rassicurazioni da Coletta - confida oggi Alessio - Antonello mi chiamò sul camion di Competizioni GT e lì mi dimostrò tutto il suo apprezzamento per quanto fatto fino a quel momento. Accadde prima della 24 Ore e la cosa mi rese sì felice, ma senza condizionarmi. Anzi, mi fece affrontare la gara ancora più tranquillo, senza farmi pensare troppo a questa bellissima opportunità che si stava prospettando e portandomi a concentrarmi solo nel fare del mio meglio. Nelle settimane successive sono poi aumentati gli impegni, in quanto fui chiamato a sostituire Davide Rigon nel GT World Challenge ed a portare a termine la stagione ELMS. La firma è poi arrivata in Bahrain, nel bel mezzo del doppio impegno finale del WEC: è stato veramente un momento emozionante, una grande soddisfazione. Ora inizia per me un nuovo percorso*».

- Sei riuscito a dormire quella notte?

«*Certo, ero tranquillo, in realtà molto di più delle sere precedenti. Erano state le parole di Antonello Coletta ad infondermi grande fiducia. Mi disse che stavo già dimostrando il mio valore e di pensare a fare il mio dovere, senza voler strafare. Io ho semplicemente continuato a fare così ed i risultati sono arrivati, come se fossero una logica conseguenza*».

- Riguardando indietro a questa tua stagione, quale pensi sia stato il momento più importante?

«*L'emozione più forte l'ho sentita durante la prima gara di Spa, dove al termine del mio primo stint sono sceso dalla macchina e mi sono veramente sentito bene, togliendo quel grande peso di responsabilità che sentivo su di me. Quello è stato un momento liberatorio, dopo del quale ho rotto il ghiaccio ed ho potuto dare il massimo, senza pressioni, semplicemente facendo il mio al meglio. Fondamentale è stato anche avere in Nicklas un riferimento importante all'interno della squadra; confrontandomi con lui ho trovato grande consapevolezza nei miei mezzi*».

- Il tuo 2021 non è comunque ancora terminato...

«*Ci stiamo infatti già preparando per il prossimo anno, quando sempre assieme a Francois Perrodo e Nicklas Nielsen affronteremo una nuova avventura nel WEC, con una Oreca LmP2 che sarà ancora seguita da AF Corse. Punteremo alla categoria Pro-Am ed abbiamo già effettuato tre giornate di test ad Aragon, che sono state molto utili sia per noi piloti che per il team, visto che la vettura è nuova per tutti. Rispetto alla 488 GTE le maggiori difficoltà le ho avute nel calarmi nell'abitacolo, che nell'Oreca è davvero molto stretto e devo ancora trovare il modo migliore per accelerare questa operazione. Francois farà altri due giorni a Barcellona in concomitanza della prossima gara a Kyalami, dove invece io e Nicklas saremo impegnati con le 488 GT3 di AF Corse. I test nel 2022 sono ancora da programmare, ma dovremo comunque farci trovare pronti per la prima gara a Sebring, pista che solo Francois conosce perché è l'unico di noi che vi ha già corso. Sono curioso di scoprire un circuito così vecchio stile, con le diverse varietà di asfalto che incrementano ulteriormente le tante insidie nascoste in una gara così lunga. E sono anche impaziente di correre alla 24 Ore di Daytona, primo impegno ufficiale della stagione che affronterò con Cetilar Racing assieme a Roberto Lacorte, Giorgio Sernagiotto e Antonio Fuoco. La prossima sarà davvero una stagione ricca di impegni, ma la affronterò da pilota ufficiale Ferrari e già questa di per sé sarà una grande motivazione a dare il meglio in ogni singola situazione. Voglio assolutamente dimostrare di meritare tutta la fiducia che mi è stata data*». ●

UN 2021 DA RICORDARE
Al termine di una stagione piena di soddisfazioni culminata con la conquista del titolo GTE-AM nel WEC, per Alessio Rovera è arrivata la promozione nella squadra di piloti Ferrari GT

Daytona SP3 leggenda moderna

LA NUOVA SUPERCAR STRADALE DELLA FERRARI VERRÀ PRODOTTA IN SERIE LIMITATISSIMA. SI ISPIRA ALLE VTTORIE DEGLI SPORT PROTOTIPO DI MARANELLO. ANDIAMOLA A SCOPRIRE

di Alberto Sabbatini

Ha un nome mitico che viene dal passato la più moderna delle Ferrari: si chiama Daytona. Un nome ispirato a quell'arrivo in parata delle tre Ferrari 330 P3 e P4 che nel febbraio 1967 espugnarono l'ovale della Florida sbeffeggiando la Ford a casa sua, nella 24 Ore d'oltreoceano.
La Ferrari Daytona SP3 (questo il nome completo) è la nuova supercar stradale del Cavallino che verrà prodotta in serie limitatissima (soltanto 599 esemplari) a partire dal 2022. Si è mostrata al mondo al Mugello, in occasione delle finali mondiali del challenge Ferrari. John Elkann e il neo amministratore delegato di Maranello, Benedetto Vigna, l'hanno mostrata ai clienti più fedeli e appassionati del Cavallino. Quelli che potranno permettersi di sborsare i due milioni tondi tondi che costerà.
La Daytona SP3 è il terzo esemplare della gamma Icona (da qui la sigla), la serie di vetture esclusive costruite a Maranello che si differenziano da tutte le altre Ferrari in commercio. Perché in questo caso è il design che la fa da padrone. La tecnologia, da sempre fiore all'occhiello delle altre auto del Cavallino, nelle vetture gamma Icona è subordinata allo stile. Perché è il design che deve stupire. E la Ferrari Daytona SP3 lascia davvero a bocca aperta tanto è affascinante. Flavio Manzoni, il capo del Centro Stile Ferrari che ha diretto il team che ha disegnato la Daytona SP3, l'ha definita un'opera d'arte. Come una scultura. È ispirata alle classiche Ferrari da corsa Sport Prototipo degli anni Sessanta. Non ad una in particolare ma è un distillato di tutta le sport del Cavallino che si sono succedute fra il 1966 e il 1971. Che possedevano forme sinuose e una personalità davvero speciale. La Daytona contiene nelle sue linee parecchie citazioni ed elementi stilistici di quelle Ferrari da corsa. Particolari che però sono stati interpretati e rivisti in chiave moderna. «*È una Ferrari che s'ispira al passato ma è proiettata nel futuro*», ha spiegato Manzoni.
Se la guardate con attenzione, ritroverete tanti particolari che vi riaccenderanno la memoria. Per esempio, la linea sinuosa e morbida richiama quella della Dino 206 S, della P3 o ancora della splendida P4 del 1967, considerata ancor oggi la più bella Ferrari da corsa di sempre. Sempre dalla P4 proviene l'ispirazione per i vistosi parafanghi anteriori tondeggianti, così sensuali; invece il posto di guida, compatto e incastonato nel

corpo vettura, è tipico della 512 S del 1970. Mentre il cofano motore piatto e lungo con lo spoiler pronunciato viene dalla 350 Can Am guidata da Chris Amon nel 1967. Persino le ruote a cinque razze (in questo caso sono volventi con funzione aerodinamica) sono una citazione in stile moderno delle classiche ruote a cinque razze delle Ferrari di una volta.

Il retrotreno della Daytona a sua volta è molto originale perché la coda non è piena, ma è formata da una serie di listelli orizzontali nello stesso colore della carrozzeria per alleggerire le forme e nello stesso tempo conferire volume all'auto. Un design che ricorda moltissimo quello della Testarossa stradale del 1984. La fiancata nella parte anteriore, invece, è completamente piatta per far fluire meglio l'aria e si ispira smaccatamente ai fianchi della 312 PB del 1971, quella del drammatico incidente di Giunti. La parte posteriore invece è fortemente sciancrata e ha un profilo a coca-cola come le F.1 di fine anni '80. L'abitacolo, poi, è iper-moderno con una soluzione degna da auto da corsa: i sedili sono fissi e la posizione di guida si adatta regolando la pedaliera che è scorrevole.

La parte meccanica della Daytona SP3 non è ostentata ma è comunque di altissimo livello. Il motore è il 12 cilindri a V aspirato di 6,5 litri di cilindrata che eroga in questo caso 840 cavalli, la più alta potenza in assoluto mai raggiunta da un propulsore del Cavallino non elettrificato. È collocato in posizione posteriore centrale e gira ad altissimo regime: 9.500 giri/minuto. Il cambio è 7 marce a doppia frizione. Le prestazioni, come il rombo del V12 aspirato esaltato dai tubi di scarico rettangolari, sono da urlo: 2''85 nello scatto da 0 a 100 km/h, raggiunge i 200 km orari in 7,4 secondi da fermo e sviluppa una velocità massima superiore ai 340 km orari. ●

SUBITO IL BATTESIMO DELLA PISTA
La Ferrari Daytona SP3 è stata presentata in occasione delle finali mondiali del Cavallino ed ha già ricevuto il battesimo della pista del Mugello, scortata da Rosse che hanno fatto la storia del Cavallino e ispirato anche la nuova vettura

McLaren M28
la peggiore wing-car F.1

BRUTTINA, SGRAZIATA, PESANTE, ENROME E PER NIENTE COMPETITIVA, LA VETTURA RISCHIA DI ROVINARE LE CARRIERE DEI SUOI PILOTI JOHN WATSON E PATRICK TAMBAY, TANTO CHE A METÀ 1979 VIENE TOLTA DI MEZZO. E DIRE CHE A PROGETTARLA ERA STATO IL GRANDE GORDON COPPUCK, PERALTRO NON MOLTO A SUO AGIO CON L'EFFETTO SUOLO. ECCO TUTTI I PERCHÉ DI UN CLAMOROSO FLOP CHE DÀ ANCHE VITA A UNA STORIA INTERESSANTE E TUTTA DA RIVIVERE

L'AVVENTO DELL'EFFETTO SUOLO IN F.1, CON LA LOTUS DOMINATRICE NEL 1978, PORTA L'ANNO DOPO TUTTI I TEAM A PRODURRE WING-CAR COPIANDO LA MK 79. LA MCLAREN, TUTTAVIA, CON GORDON COPPUCK TENTA UNA VIA ALTERNATIVA E ORIGINALE SFORNANDO LA M28, CHE SI RIVELERÀ BEN PRESTO UNA CLAMOROSA CATASTROFE. SCOPRIAMO TUTTI PERCHÉ DI QUESTO FLOP

PARTITA TRA TANTO OTTIMISMO, MA... A sinistra, la M28 alla presentazione, col boss Mayer, i piloti Watson e Tambay e il progettista Coppuck, che vediamo anche sotto, al centro. Nella foto grande, John Watson in azione con la monoposto a inizio stagione 1979 e, a destra, il pilota dell'Ulster col compagno di squadra Patrick Tambay

di **Mario Donnini**

Nella storia di ogni Casa, anche e soprattutto delle più gloriose, c'è sempre una monoposto per la quale si prova imbarazzo e vergogna. Ovvio, non si può mica vincere sempre, anzi, in realtà anche e persino i grandi sono condannati a trionfare molto meno di quanto vorrebbero, in media... Eppure, gira gira, v'è sempre un caso e una situazione che fanno la differenza in peggio. Un qualcosa di prodotto che si vorrebbe non avesse mai e poi mai lasciato le mura della factory per avventurarsi all'aria aperta.

Curiosamente, i tre team più classici degli Anni '70, ovvero Ferrari, Lotus e McLaren, vivono i peggiori flop della propria storia a pochi mesi di distanza l'uno dall'altro. La Lotus nel 1979 con la rivoluzionaria Mk80, la Rossa l'anno dopo con la 312 T5, evoluzione malaugurata della vincente T4, e la McLaren a sua volta nel 1979 con la M28, che condivide con le altre tre pure la non entusiasmante caratteristica d'essere brutta. Anzi, nel suo caso, pure orrenda e decisamente goffa quanto sgraziata. Ma qui non siamo in un trattato d'estetica e tantomeno in un concorso di bellezza, quindi non è questo il punto.

Quando le macchine-ala non volano

Il dato di fatto è un altro: i tre flop arrivano fondamentalmente per lo stesso motivo, ossia perché a turno e con implicazioni diverse le tre Case cadono prima o dopo nelle trappole dell'effetto suolo.
La Lotus lo scopre in F.1, lo sublima con la 79 ma poi rovina tutto con la estremizzatissima 80 il cui telaio torce, flette e non sta in strada.
La Ferrari si concentra sulla macchina parallela, la turbo 6 cilindri, quindi sforna la T5 non facendola dimagrire di quei chili che dovrebbe perdere e sbagliando la distribuzione pesi: il resto lo sanno tutti, con Villeneuve che non sta in strada e Scheckter che neanche si qualifica in Canada 1980.
Eppure, a detta degli stessi piloti, nell'era del ground effect, che per certi versi dura fino a oggi, non è mai esistita vettura peggiore, meno competitiva, poco affidabile, più pesante, grossa e brutta della McLaren M28. La quale, come sempre accade nel campo dello sport, dell'arte e della cultura pop, a fronte della sua assoluta incapacità d'avvicinarsi al modello virtuoso cui si ispira, ovvero la Lotus dominatrice nel 1978 con Andretti e il compianto Peterson, finisce a suo modo per sfuggire all'oblio, restando impressa quale esempio trash e di serie Z nel mondo della F.1. Una specie di compito in classe sbagliato da parte d'un primo della classe d'allora, ovvero il prestigioso e leggendario progettista Gordon Coppuck, già autore della iconica McLaren M23 e della meno valida ma comunque assai decente M26.

UN PODIO COME UNICA CONSOLAZIONE

Sopra, Watson e Tambay con le McLaren M28 al via del Gp del Sudafrica a Kyalami 1979. Sotto, ecco "Wattie" in azione: in Argentina, al debutto della vettura, il nordirlandese sarà gran terzo, a destra, sul podio col vincitore Laffite (Ligier) e Reutemann (Lotus). Nell'altra pagina in basso, il posteriore della monoposto

Un line-up di tutto rispetto

Quando viene presentata, nell'interstagione 1978-1979, la McLaren M28 vanta subito una caratteristica interessante e dignitosa: non sembra per niente uguale alla caposcuola e da quasi tutti imitatissima Lotus 79.
Tanto per cominciare, è più grande e grossa, pesa di più, e ha la sezione della scocca molto più stretta delle avversarie, per rendere ancora più generose le fiancate, quindi, teoricamente, per incrementare flussi ed effetti benefici dell'effetto suolo.
In altre parole, Gordon Coppuck sembra averci messo del suo non limitandosi per niente a fare la fotocopia della Lotus, come invece ha ordinato di fare Ken Tyrrell con la 009 priva di vergogna.

Fantastico.
E, a ben guardare, la McLaren va al primo Gp della stagione 1979 in Argentina anche con un line-up di piloti di tutto rispetto, in quanto il nordirlandese John Watson, proveniente dalla Brabham, si affianca al francese Patrick Tambay, già in squadra dall'anno prima. Insomma, il potenziale del team Marlboro pare esplosivo e i tempi d'oro dell'era Hunt, transfuga alla Wolf, parrebbero comodamente riavvicinabili, se non addirittura replicabili.

E dire che era andata subito a podio...

Pronti-via, si corre a Buenos Aires domenica 21 gennaio 1979 e la M28, anche se non velocissima, pare valida, perché a fine gara Watson sale sul podio, gran terzo. Uno stupendo inizio e, se è per questo, Wattie sarà pure quarto a Monaco, ma vanta spiegazioni, anzi, come dice lui, giustificazioni... «*In realtà c'è una sola ragione possibile al fatto che io sia riuscito a segnare punti con la M28 se non addirittura una volta a salire sul podio, ed è questa: gli avversari erano ancora così impreparati e le vetture concorrenti talmente poco affidabili, che solo giungere al traguardo in momenti come quelli poteva darti delle soddisfazioni. Ma la realtà pura e semplice era che la M28 rappresentava una catastrofe. E mi spiego meglio: la primissima versione della scocca aveva la stessa rigidezza di un tovagliolo. Torceva da matti e la machina non stava in strada, con l'aggravante di pesare più di tutte, benché montasse l'agile e immortale motore Cosworth Dfv, e d'esser del tutto inguidabile. In poche parole, alla prima applicazione, alla Mclaren non avevano minimamente capito l'effetto suolo. E quando compresero come rinforzare debitamente la monoscocca in honeycomb, il peso era diventato quasi una tonnellata... In altre parole le successive versioni B e C della monoposto, fortemente modificata strutturalmente e aerodinamicamente, non risolsero nessuno dei problemi perché quella era una macchina geneticamente incurabile. E nel giro di sei settimane, su pressione dello sponsor Marlboro, si arrivò a progettare e quindi a sfornare la nuova M29, la quale altro non è che una McLaren che si limita a copiare senza troppi fronzoli la sana, ormai vecchia e onesta Lotus 79. La quale nel frattempo era stata surclassata dalle rivali più creative, vale a dire Williams e Ligier su tutte*».
Non fa una piega. E difatti di McLaren M28 ne vengono prodotti solo tre esemplari, mentre le M23 erano state addirittura 14, le M26 ben 7 e le future M29 non meno di 5.

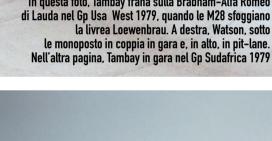
La rabbia sorda di Tambay

Peggio ancora suona il parere di Patrick Tambay, che definisce molto sinteticamente la M28 una "shitbox", ovvero una scatola di m... E in effetti, se è vero che Watson si rovina la stagione, con il fiasco griffato Marlboro Patrick rischia di giocarsi addirittura la carriera, perché, come spiega lo stesso Wattie: «*Quando arriva una macchina del genere, un top team finisce col mettere in discussione anche i piloti e fu così che, oltre a far costruire in fretta e furia la M29, "The Wiener"* (ossia "Il

Salsicciotto", questo era il nomignolo con cui era conosciuto nel paddock il boss del team Teddy Mayer) *cominciò subito a guardarsi attorno. Tanto che nell'interstagione 1979-1980 furono convocati giovani da provare al Ricard, ovvero lo statunitense Kevin Cogan e il francese Alain Prost*».
E qui Patrick aggiunge di suo: «*L'inconsistenza totale della M28 aveva del tutto rovinato la mia stagione e ingiustamente la mia reputazione e l'arrivo della M29 non era servito a granché. Adesso il team mi proponeva addirittura un test comparativo con due giovani speranze. Era davvero troppo. Presi da parte Teddy Mayer e gli dissi:* "Corro da due annate intere per te, non è possibile che tu non sappia valutarmi e non abbia idea di quanto valgo, tanto da mettermi alla prova con due che non hanno mai corso in F.1. Dopo che mi hai dato la M28 in mano, è troppo, ti saluto". *Telefonai a Carl Haas e tornai in America per rivincere la Can-Am con la sua Lola e per il momento basta F.1*».

Il paradosso affascinante della M28

La pestilenziale M28 disputa il suo ultimo Gp iridato con Tambay in Gran Bretagna 1979, con un settimo posto finale che non sarebbe male, quindi sparisce, usata come muletto della neoarrivata M29.
Però la McLaren la ritira fuori in settembre per il Gp di Imola non valido per il mondiale, rifilandola di nuovo a Tambay, che giunge ottavo. Fine della storia. I tre telai non vengono venduti, a differenza dei modelli precedenti, perché la M28 non la vuole nessuno, neppure il più scalcinato dei privati della serie Autora Afx inglese, la F.1 di serie B. E da allora quella vettura resta sinonimo del punto più basso

SFORTUNA E DELUSIONI A NON FINIRE
In questa foto, Tambay frana sulla Brabham-Alfa Romeo di Lauda nel Gp Usa West 1979, quando le M28 sfoggiano la livrea Loewenbrau. A destra, Watson, sotto le monoposto in coppia in gara e, in alto, in pit-lane. Nell'altra pagina, Tambay in gara nel Gp Sudafrica 1979

mai toccato dalla Casa, fin peggiore della successiva M30, prodotta in un solo esemplare dalla gestione Teddy Mayer ormai alla frutta e della fantomatica Mp4-18 di Adrian Newey del 2003, tenuta in naftalina perché non abbastanza affidabile sulla distanza, ma tutt'altro che lenta, sul giro secco.
Eppure nella storia della McLaren, la M28 risulta, col senno di poi, fondamentale quanto paradosalmente salvifica. Perché criticizza una situazione costringendo la struttura al cambiamento, quindi alla rivoluzione. La M28 è la vettura che fa perdere la fiducia della Marlboro in Teddy Mayer, divenendo il presupposto per l'arrivo nel team di Ron Dennis, alla fine dell'anno dopo.
Non solo: è proprio vedendo soffrire Watson e Tambay con la M28 che Mayer s'invoglia di provare (sulla M29) il 25enne di belle speranze Alain Prost. Quindi, alla fine della fiera, sono i danni fatti dalla M28 che propiziano l'arrivo di Dennis & Prost alla McLaren, con tutto quello che - non subito, per carità, ci vorranno anni e ben due cicli - di bello accadrà. Quindi, quando si dice che a volte il senso di tutto è saper trasformare una grande catastrofe in opportunità, nel caso della M28 e in casa McLaren, la faccenda, analizzata a ritroso, sta esattamente in questi termini. ●

Rondeau

la più bella favola di Le Mans

QUESTA È LA STORIA DI UN BAMBINO CHE SCOPRE LA 24 ORE E MENTRE SI INNAMORA DI ESSA GIURA, UN GIORNO, DA ADULTO, DI VINCERLA. DA PILOTA CHE CONDUCE LA SUA CREATURA. PASSANO GLI ANNI E JEAN CI RIESCE, NEL 1980, IN COPPIA CON JASSAUD, DANDO VITA A UN'IMPRESA INDIMENTICABILE E ROMANTICA. TALE DA NOBILITARE PER SEMPRE L'EPOPEA DELLA MARATONA DELLA SARTHE, ANCHE SE IL SUO PROTAGONISTA FINIRÀ IN MODO TRAGICO

di **Mario Donnini**

NON C'È STORIA PIÙ BELLA, GIOIOSA E GLORIOSA DI QUELLA DEL PILOTA-COSTRUTTORE JEAN RONDEAU, CITTADINO DI LE MANS, CHE FIN DALLA TENERA ETÀ SOGNA DI VINCERE LA GARA PIÙ BELLA DEL MONDO COSTRUENDO UNA VETTURA CAPACE DI SCONFIGGERE TUTTE LE GRANDI CASE. IL SOGNO GLI RIESCE NEL 1980 E QUESTA È LA SUA STORIA ENTUSIASMENTE, STRUGGENTE E DAL FINALE PURTROPPO TRAGICO

IN TRIONFO NELL'EDIZIONE 1980 CON JASSAUD
Sopra, ecco la Rondeau M379 vincente alla 24 Ore di Le Mans 1980 con Jassaud e lo stesso Jean Rondeau. Ecco i due, sotto e sopra a destra, subito dopo il trionfo. In alto, il Costruttore francese nel 1982 anno in cui sfiora il titolo mondiale endurance Gr. C, ingiustamente assegnato alla Porsche contando anche i punti di una vettura Gr. B...

A **volte certi film** vogliono catturare l'attenzione sottolineando d'essere ispirati da una storia vera. La vita di Jean Rondeau, pilota, costruttore, disegnatore e soprattutto sognatore, è una realtà rigorosamente basata su una favola. La favola di un bambino di tre anni che viene portato dal padre ad assistere alla 24 Ore di Le Mans 1949 - quella della prima vittoria internazionale della Ferrari con Luigi Chinetti e Lord Seldson al volante -, e, trovandosi avvinto dai rumori, dai colori e dagli odori, dalla luce e dal buio di quel rito strano, violento e seduttivo, ne rimane rapito per sempre.

Jean Rondeau nasce a Le Mans il 13 maggio 1946 da una famiglia della media borghesia. Ma classe sociale, mileu e vincoli di reddito non saranno mai importanti, per lui.

Al centro della sua storia, come un propulsore immaginario ad energia nucleare - capace di impensabili miracoli così come di devastanti disastri -, Jean Rondeau metterà sempre e per sempre il sogno. Il sogno di correre e vincere a Le Mans, realizzando lui stesso una creatura metallica nata appositamente per la 24 Ore, possibilmente dotata del suo stesso nome.

Un'infanzia da corsa

Jean Rondeau non ha soldatini e balocchi, a popolargli l'infanzia, ma automobiline da corsa. I suoi eroi non sono Tin Tin o Blake & Mortimer, bensì Louis Rosier e la Talbot, in carne e metallo sfrecciante. Non disegna guerrieri, battaglie o cow-boy, bensì macchine da corsa, alle quali a volte dà forma col legno o la materia dello scultore.

E a dieci anni d'età, quando l'Aco, l'Automobil Club de l'Ouest, ovvero l'entità che da sempre gestisce la 24 Ore di Le Mans, indice una sorta di mini torneo cittadino per bambini al volante di automobiline, il Critérium du Jeune Pilote, Jean Rondeau è pronto a rispondere all'appello, ovviamente vincendo alla grande. E siamo nel 1956.

Ma Le Mans è Le Mans. Se vuoi vincere la maratona costruendo e correndo con il tuo bolide, la strada da fare è tanta, infinita. Devi essere una via di mezzo tra un gran pilota, un inventore, un ingegnere e un matto, perché solo un meraviglioso folle può concepire una visione del genere.

In qualche modo si comincia

Nel 1959, quando ha tredici anni, Jean perde il padre. Una tragedia che lo segna profondamente e che, allo stesso tempo, lo spinge ancor più a idolatrare le cors - appunto la passione paterna -, che inizia a praticare appena può, quando i guadagni gli consentono di pagarsi le prime uscite agonistiche.
Nel 1968 Jean lavora come rappresentante di commercio e inizia a fare esperienza con piccole monoposto promozionali e al volante di una Renault 8 Gordini e pure di un'Alpine A110-Renault, con la quale prova a qualificarsi alla 24 Ore di Le Mans. Nel 1969 muta approccio e decide di seguire un corso di pilotaggio con base sul circuito Bugatti di Le Mans e si piazza buon quinto nel Volante Shell, in un anno in cui gli allievi sono i promettenti Lucien Guitteny, Michel Morin, Patrick Duchamp e Jacky Haran. Quindi con una berlinetta parteciperà al Trofeo Alpine, giungendo dodicesimo in classifica generale.
L'anno dopo, seguendo la tipica trafila culturale agonistica alla francese, ossia correndo sia in pista che nei rally, Jean Rondeau getta le basi della sua carriera debuttando in Formula Renault e insistendo con l'Alpine A110-Renault, con la quale ottiene dodici vittorie di classe, di cui cinque in pista, ma il bello della faccenda sta altrove.

DALLA INALTERA ALLA RONDEAU
Sopra, il via della fatidica 24 Ore di Le Mans 1980, quella della vittoria, con la Rondeau n.16 già davanti alla Porsche di Ickx e Joest.In basso a sinistra e sotto a destra, Beltoise con l'Inaltera a Le Mans 1976. In basso a destra la Inaltera appena evoluta per Le Mans 1977. Nell'altra pagina, in alto, Sempre la Inaltera "rosa" a Le Mans 1977 con Lella Lombardi e Cristine Beckers, quindi il costruttore Jean Rondeau e le prime vetture che portano il suo marchio alla 24 Ore, ovvero la n.72 nel 1978 e la n.22 nel 1979

Il debutto alla 24 Ore di Le Mans

E nel 1972, a ventisei anni d'età, arriva l'agognato debutto alla 24 Ore di Le Mans, al volante di una Chevron B21-Ford Cosworth FVC di 1.790 cc di cilindrata, col patron e coequipier Brian Robinson. L'avventura dura solo 76 giri di corsa prima che la vettura si rompa, ma è sempre meglio di niente: la prima carezza al sogno è data, il ghiaccio è rotto.
I due si presentano anche alla 1.000 Km di Zeltweg e ottengono un bel 12esimo posto assoluto.

Nel 1973 Jean ritenta la fortuna a Le Mans con la Porsche 908/02 di Christian Poirot, ma non si riesce a qualificare e la delusione è cocente, ma pazienza. Nel 1974 eccolo vincere il Trophée British Leyland France con una Mini Cooper battendo Francis Canal e Jacques Bettemps e mostrando una caratteristica che contraddistinguerà i giorni più belli della sua carriera: la tenacia.
Infatti si ripresenta a Le Mans 1973 con la Porsche 908/02 di Christian Poirot e stavolta i due ottengono la sospirata qualificazione. In gara addirittura vedono il traguardo, diciannovesimi assoluti e settimi nella classe 3000 cc.

JEAN RONDEAU - LE MANS 1978

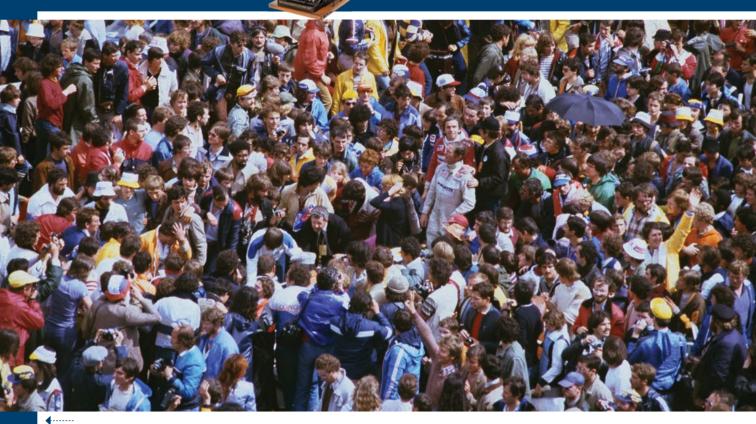
La svolta da Costruttore

Nel 1975 Jean passa al campionato nazionale Turismo Gruppo 1 con una Triumph Dolomite Sprint schierata dalla British Leyland France, affiancato a René Metge, mentre a Le Mans corre con Jean Buchet su Mazda S 124A Coupé, fino a che il motore non li pianta, a metà corsa.
Basta così. Non è questo il modo per andare avanti sulla strada del sogno. È tempo di rivoluzionare tutto, sterzare verso una pista ben più impervia, coraggiosa e probante, diventando Costruttore.

Un'opportunità chiamata Inaltera

In chiave 1976 una grande svolta tecnica anima la 24 Ore di Le Mans e il mondo delle corse endurance. Viene annunciata la classe Gtp, Gran Turismo Prototipi, contrassegnata da tetto, parabrezza a tutta ampiezza e limiti di consumo.
Una piccola-grande rivoluzione che diventerà poi il nucleo seminale del futuro Gruppo C e che in chiave Le Mans è anche una chance per mettere alla prova aspiranti costruttori.
Jean nel frattempo, nel luglio 1975, ha dato vita all'ATAC (Association des Techniques des Automobiles de Course) e mettendosi in lizza con il connazionale Gerard Welter con l'idea di realizzare prototipi mossi da motori Peugeot, ma poi tutto tramonta perché il progetto pilota diventa un altro e ben più ambizioso.
In settembre, infatti, Jean Rondeau, che nel frattempo è diventato anche arredatore e designer, incontra l'imprenditore anglo-americano Charles James, che da poco tempo ha rilevato la Inaltera, azienda di Lione che produce carta da parati.
I due si piacciono, l'idea di realizzare in soli otto mesi un prototipo in grado di correre alla 24 Ore di Le Mans con un motore Cosworth è acchiappante, quindi una stretta di mano sigla il tutto.
Tempo cinque mesi e le Inaltera divengono realtà, perché Jean Rondeau quando vuole, può.
Ricordava Jean-Pierre Jassaud, recentemente scomparso: «*Tutta la storia di Rondeau, a partire dal programma Inaltera, fa parte di cose che al giorno d'oggi non potrebbero mai più succedere. Nei primi giorni dell'Inaltera stessa, noi piloti non sapevamo nulla di cosa si stesse costruendo. Jean veniva da noi sorridente e ci mostrava solo un piccolo modellino di legno, assicurando che sarebbe stato spinto da un motore Cosworth, che io sapevo terribile nelle gare di durata, a causa delle vibrazioni. Un bel giorno, però, la saracinesca dell'officina si alzò e apparì una macchina bellissima. La guidai e la trovai praticamente da subito stabile, affidabile e sincera. Jean Rondeau era non solo un sognatore, ma anche un uomo serio. Molto serio. Serissimo*».

Un inizio molto promettente

Le due attesissime Inaltera, realizzate dal Bureau de Design Ovale con un'idea di base molto convenzionale quanto al telaio e dotate di una linea molto originale e armoniosa, diventano una delle curiosità della 24 Ore di Le Mans 1976, con tanto di mini polemica mediatica. L'emittente francese TLF1, infatti, non vuole fare pubblicità a suo dire indebita e per tutta la durata della gara i commentatori non pronunciano mai il nome della vettura. L'innominabile, che sol per questo richiama ancor più l'attenzione dei francesi,con l'esemplare di punta dotato del numero 1 e affidato alla iconica coppia Jean-Pierre Beltoise-Henri Pescarolo è 8° in classifica generale e 1° in classe GTP, a 173,5 Km/h di media, mentre l'altra Inalterà guidata da Jean, Christine Beckers e Jean-Pierre Jaussaud è 21esima assoluta: complessivamente miglior esordio agonistico non poteva esserci.

Un 1977 in crescita

Il prototipo, evoluto in chiave 1977 nella LM77, inizia la stagione addirittura alla 24 Ore di Daytona, ma senza vedere il traguardo. Le cose vanno assai meglio alla 24 Ore di Le Mans con Jean Rondeau 4° assoluto e ancora una volta 1° in GTP a 179,4 Km/h di media, in equipaggio con il mitico rallista Jean Ragnotti. Le altre due Inaltéra LM77-Ford Cosworth DFV V8 fanno a loro volta bella figura. Quella tutta rosa come equipaggio, con Lella Lombardi e Christine Beckers, è 11esima assoluta e vince la Coppa delle Dame, mentre Jean-Pierre Beltoise-Al Holbert (n° 1) sono tredicesimi alla fine.

Il tracollo del programma Inaltera

Ma il 1977 è anche l'anno triste della fine del programma Inaltera. Lo sponsor improvvisamente abbandona il programma e Jean Rondeau nel giro di pochi giorni sembra perdere tutto. Telai, motori e pezzi di ricambio, che vengono venduti a Heini Mader che riaffiderà i materiali a privati. Nessuno saprà mai la vera ragione per cui l'Inaltera si fa di nebbia, di certo c'è solo che dopo il biennio di sponsorizzazione con Rondeau e l'alta esposizione mediatica, il giro d'affari dell'azienda è aumentato del 40% ma evidentemente questo non basta. Poche storie, Jean Rondeau per la seconda volta in vita sua deve ripartire praticamente da zero.

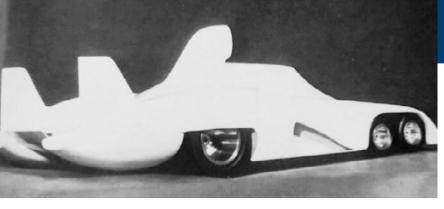
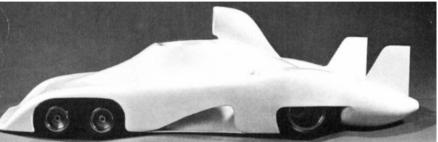
STUPENDO IDEALISTA DELL'ENDURANCE
Sopra, un sorridente Jean Rondeau, sotto la M379 a Le Mans 1979 e, in alto, il Costruttore in trionfo nell'edizione 1980

Quella M che salva tutto

In vista della 24 Ore 1978 Rondeau si fa pure editore e scrittore, tra l'altro per la seconda volta. Già nel 1970 aveva dato alle stampe un opuscolo "La Guida del Pilota", grazie al quale si autofinanziava l'iscrizione alla corsa successiva, e stavolta racconta come è riuscito a fare il miracolo di sopravvivere all'abbandono dell'Inaltera, trovando aiuti e sponsor per andare avanti. Il piccolo libro spiega come s'è salvato dal tracollo economico e a iniziare una nuova avventura che lo vede finalmente dare il nome alle sue vetture.

E per il 1978 la sua creatura prende il nome di Rondeau M378, laddove la M viene utilizzata per omaggiare l'addetta alle pubbliche relazioni del team, Majorie Brosse, la quale piazza il miracolo di trovare i finanziamenti dopo la rinuncia dell'Inaltera.

Sul piano tecnico la M378 è la logica evoluzione dell'Inaltera LM, della quale usa lo stesso Cosworth che ora sviluppa 450 cavalli. La carrozzeria è più armoniosa e presenta un posteriore quasi interamente carenato. Iscritta di nuovo in Gtp, la Rondeau si piazza nona assoluta con Jean assieme a Bernard Darniche e Jacky Haran e per la terza volta fa suo il GTP. La stessa manager Brosse ricorda: «*Jean e la squadra riescono a dare il massimo anche ristrettezze finanziare. È questa la vera forza del team, lavorando giorno e notte. In più a fare miracolo è la fortissima personalità del nostro patron, il quale senza mezzi termini ci dice che un giorno vinceremo la 24 Ore di Le Mans*».

La visione della Rondeau 6 ruote

Jean Rondeau è un sognatore, d'accordo, eppure tutte le sue vettura, una volta messe in pista, brillano per razionalità e senso della misura, laddove l'artista sa lasciare spazio alla concretezza dell'artigiano. L'unico momento visionario è nell'interstagione 1978-1979 quando a colpire l'opinione pubblica è la maquette della strabiliante Rondeau 6 Ruote per Le Mans. Si tratta del prototipo concept della M579 Turbo, a due sole ruote motrici, studiato per un motore Cosworth Turbo di 2.142 cc da 630 cavalli a 11.000 giri al minuto.
Un'idea suggestiva che però non va oltre lo stadio di provocazione, perché Rondeau per convincere e magari anche vincere ha bisogno di lavorare su programmi meno fantascientifici e ben più utilitarstici e appetibili per gli sponsoir.

Nel 1979 un gran passo in avanti

Per il 1979 arriva quindi la M379, che presenta un telaio completamente ricostruito e miglioramenti aerodinamici molto efficaci. Tre M379 vengono iscritte e, in un'edizione martoriata dalla pioggia quasi incessante, Ragnotti, Beltoise e Pescarolo alla fine sono quinti, aggiudicandosi la classifica del Gruppo 6. Buono anche il bilancio in termini di sponsor, perché Pescarolo-Beltoise hanno i colori ITT Oceanic, Ragnotti-Darniche VSD Canon e Rondeau-Haran la Merlin Plage, a testimonianza di un ottimo lavoro porato avanti anche in termini promozionali.
In realtà per la prima volta una Rondeau dimostra di poter ambire al podio, perché la vettura di Pescarolo, se non fosse per due soste non preventivate e un'ora persa ai box per un problema di alimentazione, mostra un passo assolutamente strabiliante. Il segnale è lanciato. Il bengala sul cielo di Le Mans dice chiaramente: attenzione alla Rondeau, d'ora in poi.

QUELL'IDEA DI UNA SEI RUOTE POI NAUFRAGATA

Sopra, la Rondeau a sei ruote, una maquette di una vettura da sogno mai nata ma assai affascinante. A destra, il via di Le Mans 1980, sopra i futuri vincitori Rondeau e Jassaud e, in basso, a sinistra, l'equipaggio ai primi metri di gara e, a destra, in festa sul podio, con Jean e Jean-Pierre trionfatori

Preparazione perfetta, ma...

La M379B perepara alla grande Le Mans con una simulazione al Ricard la quale indica che la vettura è veloce, agile e inaffondabile. Magari non sarà la più performante della storia, ma il pacchetto appare sempre più consistente e con l'attitudine giusta per tentare finalmente il colpaccio, grazie a una versione ulteriormente evoluta.

1980, Le Mans: la grande occasione

E viene il weekend della 24 Ore di Le Mans 1980. L'immensa opportunità di vincere. Forse unica. Perché si uniscono e si intersecano motivi generali e particolari a creare un complesso di circostanze che, improvvisamente, rendono il sogno del 3enne bambino Jean Rondeau una realtà sostenibile e un target serenamente perseguibile dal 34enne costruttore di Le Mans.
Tanto per cominciare, tra le Case che si giocano la assoluta stavolta la Porsche ufficiale non c'è o se c'è non morde come prima. E questo è già tanto. L'unico prototipo realizzato a Stoccarda è la 908-80 di Reinhold Joest che corre con Jacky Ickx e si tratta in realtà di una 936 fornita a pezzi e rimontata nella factory della Joest Racing, giusto per evitare coinvolgimenti diretti.
E la 908-80 è molto più performante delle Rondeau, fatte salve però due condizioni. Se ha guai all'alimentazione e al cambio, i suoi talloni di Achille, la faccenda può cambiare. E se piove, meglio ancora, perché le Rondeau sono chiuse, mentre la 908-80 è a cielo aperto. Però è anche vero che Ickx sul bagnato è semplicemente demoniaco.

Qualifiche orrende per la M379B

Va bene, fin qui i ragionamenti, poi ci sono i fatti. E quelli dicono che Pescarolo e Ragnotti in prova fanno strage di Cosworth, mentre Rondeau rischia addirittura di non qualificarsi: «*Mancano pochi minuti alla fine delle prove e siamo fuori dallo schieramento* - raccontava Jassaud -. *Allora salgo in macchina alla disperata, incrocio le dita, mi mordo la lingua e do gas: un giro, finalmente riesco a percorrere un giro senza problemi di elettronica e siamo dentro. Salvi. Il più è fatto. Adesso tocca a noi. E di bello ho che non corro con Pescarolo, perché lui e io insieme non abbiamo mai avuto fortuna, a Le Mans, mentre io e lui separati ne abbiamo avuta tanta, quindi…*».
Pescarolo, intanto, piazza l'altra M379B in pole, tanto per gradire, mentre la Porsche di Ickx e Joest procede tranquilla, senza scoprire troppo le carte…

Una gara nell'uragano

Pronti-via e diluvia. Fatto sta che Jacky in gara si confermerà il mago della pioggia e di pioggia per l'appunto ne cade una caterva sia di giorno che di notte. Quand'ancora è buio la Rondeau lepre, quella di Pescarolo, rompe l'ennesimo motore facendo fuori la guarnizione della testata, mentre la gloriosa Porsche di Joest viene sfiancata dai guai tipici sotto stress, perdendo giri e giri.
Timidamente ma non troppo si affaccia così al comando la numero 16 di Jassaud e Rondeau e solo l'annuncio all'altoparlante fa commuovere gli appassionati locali, perché mai un uomo nato a Le Mans ha vinto la 24 Ore realizzando il suo bolide. Adesso si tratta solo di aspettare, perché a pista asciutta la Porsche di Ickx recupera e quando c'è uno spruzzo d'acqua la Rondeau torna ad allungare. Ma l'esito è incerto assai.

Finale strappacuore

Piove che Dio la manda, manca poco alla fine e ancora tutto sembra da giocare. Ickx si ferma ai box e monta gomme rain, Jassaud decide di restare in pista con le slick per risparmiare tempo e la cosa sembra un gioco d'azzardo, di quelli pericolosissimi.

LA RONDEAU M482 AUTO DELLA CATASTROIFE

Sopra, l'interessante ma sfortunata Rondeau M482 che provoca il tracollo della piccola Casa francese. In basso, il posteriore sinuoso e carenato della M379 e, a destra, la vettura terza assoluta nel 1980 coi fratelli Martin. Nell'altra pagina, in alto la vettura vincente nel 1980 e quindi lo stesso Rondeau nel 1981 e la rossa M379 di Schlesser che finirà seconda. Al centro, il pilota Costruttore e, in alto, la vettura del compianto Lafosse, che troverà la morte a Le Mans 1981, nel giorno più triste per la factory di Le Mans

Lo stillicidio dei 35 minuti finali di gara, davanti a un pubblico emozionato e attonito, vede Ickx in rimonta furiosa e Jassaud con la Rondeau divisa proprio col Costruttore francese, intento nel cercare di difendere un margine di vantaggio esiguo, in una condizione oggettiva sempre più fragile.
Ultimo giro. In un momento di sbandamento Jassaud va largo, rischia di impantanarsi o, peggio ancora, di sbattere rovinando tutto, ma solo Dio sa come, ma tiene duro e esce indenne dalla trappola, presentandosi al traguardo mentre tutti i marshal sventolano mille bandiere e piangono.
In più di centomila si alzano in piedi e cantano la marsigliese mentre l'imprevedibile, il desiderato ormai da tanti, il sogno impossibile diventa realtà: una Rondeau che vede in equipaggio la presenza attiva del suo omoniomo Costruttore e artefice, si aggiudica la 24 Ore di Le Mans 1980.
E per la piccola Casa locale si tratta addirittura di un trionfo totale, perché al terzo posto c'è l'altra Rondeau dei fratelli Martin in equipaggio con Gordon Spice, al top in categoria GTP.

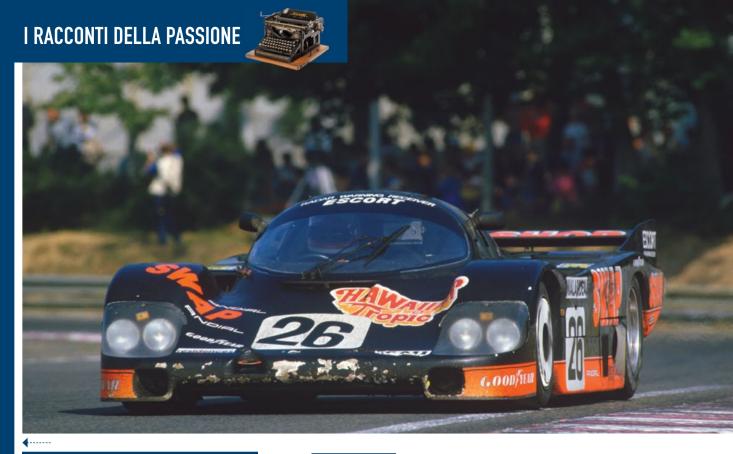
Ricevuto all'Eliseo

Il successo di Rondeau, l'artigiano sognatore di Le Mans, scuote la Francia e poco dopo la squadra vincente viene addirittura convocata e ricevuta con tutti gli onori all'Eliseo, dal Presidente della Repubblica Valery Giscard d'Estaing, a testimonianza di un percorso che sembra la trama di uno stupendo film. E che ha la magia narrativa d'essere pura realtà, in un percorso d'avvicinamento durato 31 anni, dal sogno di un bambino al conseguimento dell'uomo maturo Jean Rondeau.

Primi scricchiolii

Come sempre, l'apice del successo è anche l'inizio della discesa. La squadra continua a tenere come target fondamentale del suo programma la 24 Ore di Le Mans e purtroppo l'edizione 1981, a un anno dal'apoteosi, si trasforma in incubo quando Jean-Louis Lafosse, amico oltre che pilota di Jean Rondeau, resta vittima di un terrificante incidente ad alta velocità sull'Hunaudieres, presumibilmente a causa di un'avaria causata da una precedente digressione fuori pista.
Lo shock per la squadra è terribile è gli animi sono troppo tristi per dare peso al secondo posto assoluto ottenuto per la Rondeau da Jacky Haran, Jean-Louis Schlesser e Philippe Streiff, rivincendo in GTP. «*È il nostro momento peggiore* - riconoscerà a caldo Rondeau - *all'interno di un periodo negativo quanto inatteso*».

Il 1982 all'attacco del Gruppo C

Il 1982 segna un momento di grande rivoluzione nel mondo dell'Endurance, con l'avvento a livello iridato del Gruppo C, dove la C sta per Consumo, nuova categoria per prototipi col tetto derivata dalla pioneristica Gtp di cui la Rondeau è stata protagonista della prima ora.
Ed è così che la piccola Casa francese decide coraggiosamente per la prima volta d'ampliare il raggio d'azione e di partecipare al mondiale con la sua M382, la quale altro non è che la vecchia M379B sulla quale sono state trapiantate le migliorie previste dalla attesa M482, ovvero nuove sospensioni e il motore Cosworth DFL in luogo del vecchio DFV. In altre parole Rondeau sforna un modello ad interim per procedere gradualmente, per meglio preparare il debutto epocale di una vettura che promette sfracelli. Perché la M482 rappresenta la prima applicazione Rondeau dei dettami dell'effetto suolo, ha un telaio monoscocca in alluminio progettato da Don Foster e gode della suggestiva e stupenda genialità aerodinamica dello specialista Max Sardou.

Rondeau trionfa alla 1000 Km di Monza 1982!

L'inizio iridato è favoloso, perché contro ogni pronostico la M382 di Henri Pescarolo e Giorgio Francia - con Jean Rondeau iscritto come pilota di riserva -, si aggiudica la 1000 Km di Monza 1982, balzando al comando del mondiale. È solo l'inizio di un'annata strana ma esaltante, che vede la Rondeau vincere il Gruppo C anche al Nurburgring - anche se l'assoluta va alla Lancia Gruppo 6 di Alboreto, Fabi e Patrese -, facendo però flop alla gara in cui è padrona di casa, ovvero a Le Mans, dove solo le vecchie M379 e 382 salvano faccia e classifica segnando punti, nel giorno del tracollo della M482, che aveva debuttato a Silverstone affidata a Rondeau e Migault, rompendo una sospensione.

Lo scandalo del mondiale sottratto

Quanto al mondiale Gruppo C, l'epilogo è uno dei più scandalosi nella storia delle corse. Nella classifica secca della categoria, la Rondeau avrebbe vinto a tutti gli effetti sommando più punti contro la Porsche, che ha fatto debuttare la fortissima 956, ma in extremis la Federazione fa sapere che ritiene valido anche il punteggio conquistato da una privatissima Porsche 930 Gruppo B nella 1000 Km del Nurburgring, che sposta definitivamente l'ago della bilancia in favore della Casa tedesca, beffando per soli 5 punti il Costruttore francese. Una vera vergogna, perché non v'è assolutamente niente in comune tra una Gruppo B e una Gruppo C, se non l'evidente volontà dell'autorità costituita di premiare un grande Costruttore a scapito di un artigiano che in pista s'è dimostrato più efficace, a livello aritmetico, ma tant'è. Vuolsi così colà...

NEL 1984 L'ULTIMO RUGGITO DI RONDEAU

Nel 1984 Jean Rondeau corre a Le Mans con Preston Henn e John Paul Jr. su questa Porsche 956 e si piazza gran secondo. Nel 1982 su Rondeau M382 Pescarolo e Francia, sotto a sinistra, avevano colto un clamoroso successo alla 1000 Km di Monza. A destra, ecco invece la M382 in pit-lane a Le Mans lo stesso anno, con l'equipaggio iconico composto dallo stesso Rondeau e da Jassaud

Il tracollo della M482

Il colpo sotto la cintura arriva nel momento in cui la Rondeau s'è fortemente indebolita a causa dell'insuccesso del modello M482, sempre più una macchina sbagliata e in pratica l'elefante in barca che causerà progressivamente l'affondamento della Rondeau.

La M482 in realtà si rivela fin troppo estrema nello sfruttamento dell'effetto suolo e, per avere canali più ampi nel posteriore, i tubi di scarico si ritrovano troppo vicini ai radiatori, con un endemico effetto di surriscaldamento. Peggio ancora, i motori Cosworth DFL 3,9 litri riveleranno un rendimento quasi puntualmente catastrofico, con rotture all'ordine del giorno e un'affidabilità quasi pari a zero.

NEL 1985 PER JEAN L'ULTIMA LE MANS SU WM

Sopra, Jean Rondeau nel 1985 per l'ultima volta in gara a Le Mans al volante di questa Wm. A sinistra, tre M482 in gara senza successo nelle Le Mans della prima metà degli Anni '80. E, in basso a destra, l'ultima Rondeau che prende al via a un'edizione della 24 Ore: accade nell'edizione 1988 e la vettura arriva alla fine anche se non viene classificata, per non aver percorso la distanza minima. In basso, il Costruttore con le sue F. Ford, l'ultimo tentativo per salvare il salvabile

Liquidazione coatta della Rondeau

Il 1983 è l'anno in cui la M482 o sfonda o fa sfondare la Rondeau e purtruppo a verificarsi è la seconda ipotesi, perché nessuno dei tre esemplari appoggiati dalla Ford France e iscritti alla 24 Ore di Le Mans riesce a vedere il traguardo.
Rondeau non ha più soldi per investire su una nuova macchina e negli anni successivi a Le Mans si vedono solo le vecchie, gloriose M379 e 382 accanto alle sempre inconsistenti M482 a cercare di rinverdire dei fasti ormai non più eguagliabili.
Fino a che nel 1985 la Automobiles Rondeau va in liquidazione, dopo che si era cercato di salvare il salvabile producendo le Formula Ford M584 e M585 in gara nella serie francese e cercando collaborazioni con Reynard e Venturi.

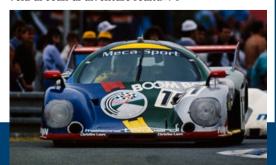
Ultimi bagliori di Rondeau pilota

Come al solito Jean Rondeau non si arrende, mai. Nel 1984 eccolo tornare a correre a Le Mans passando alla Porsche 956 privata di Preston Henn e John Paul Junior schierata dall'Henn's T-Bird Swap Shop, insieme ai quali è sorprendente secondo assoluto, mentre la migliore delle Rondeau private in gara, una M379C, è undicesima con Grand-Libert-Witmeur. L'anno dopo Jean è in corsa con una WM-Peugeot n° 42, con Pignard e Raulet, al diciassettesimo posto.

Un rail di troppo

Ormai su di lui di voci ne girano tante. Che sia sull'orlo del tracollo ma anche che stia pensando a riaprire una factory in Inghilterra, dove gode di buona fiducia e migliori opportunità.
La trama è aperta, dunque, quando il 27 dicembre 1985, mentre è al volante di una Posche 944, Jean approccia un passaggio a livello incustodito presso la cittadina di Champagné - La Sarthe, Pays de la Loire -. Il resto della dinamica è agghiacciante quanto inspiegabile.
Al passare del treno, la prima barriera si alza e le tre auto che precedono quella di Rondeau passano, però per andarsi a fermare, visto che la seconda barriera, quella di uscita, non si alza. Jean resta intrappolato dietro la piccola colonna, con parte dell'auto sui binari. L'arrivo non annunciato di un secondo treno vede la locomotiva agganciare il paraurti della Porsche, si ritrova investita e trascinata dal treno stesso. Per lo sfortunato francese non v'è alcuna speranza di salvezza.
Lui che per tutta la vita aveva dimostrato al mondo intero di poter scavalcare qualsiasi barriera economica, sociale, tecnica e agonistica, si ritrova beffato e punito dalla sbarra di un maledetto passaggio a livello in tilt. Dieci anni dopo la madre Renée Rondeau darà alle stampe un libro sulla sua vita, intitolato non "Un Rail de Trop".
In tutto, Jean ha dato vita a 19 Rondeau.

La chiusa di Jacky Ickx

Un giorno Jacky Ickx mi disse: «*Nella mia carriera sono orgoglioso di tutti i miei successi, ma addirittura entusiasta di due mie sconfitte. La prima, quando si ruppe la mia Ferrari e capii che non avrei potuto insidiare la vittoria di Rindt nel mondiale di F.1 1970, quando Jochen era già morto poco prima per un crash in prova, a Monza. Non dovevo vincerlo io, quel titolo, toccava assegnarlo alla memoria, in onore di Jochen, era giusto così. Dieci anni dopo, in una situazione diversa, mi capitò di avere altri problemi tecnici, che propiziarono la vittoria della Rondeau di Rondeau. E adesso sono qui felice a dire che godo all'idea di quella mia sconfitta, che permise alla favola di Jean di diventare realtà*». ●

DOPO IL TRIONFO NEL WEC

Bella **accoglienza** per **Pier Guidi**

Una mini delegazione del Ferrari Club Alessandria lunedì 8 novembre era a Malpensa per aspettare Alessandro Pier Guidi di rientro dal Bahrain dove ha conquistato il suo secondo mondiale Gt anche se il risultato resta ancora sub judice. Il week end è stato di quelli tosti per quello che è successo in pista e per le polemiche che si sono succedute: Il driver di Sarezzano, in coppia con James Calado, ha bissato il mondiale del 2017 al volante della Ferrari 488 Gte «Non potevamo farci scappare l'occasione di aspettare Alessandro di ritorno da una delle sue tante vittorie - ha commentato Franco Giuliani, presidente del club alessandrino -. È ormai da anni socio onorario del nostro club, appena ha un attimo di tempo partecipa sempre con grande disponibilità alle nostre iniziative e la nostra presenza oggi era il minimo che potessimo fare». «Abbiamo l'onore di annoverare tra gli oltre 160 soci del nostro club – continua Giuliani – un pilota che nel 2021 ha conquistato il titolo iridato, quello del Gt World Challenge Europe, la vittoria alla 24 ore di Le Mans e a quella di Spa, praticamente un en plein. Come club di Alessandria stiamo organizzando con "Ale" il pranzo di Natale per i nostri soci ai quali riserveremo una sorpresa speciale».

Franco Giuliani
Presidente Scuderia Ferrari Club Alessandria

IL 60ESIMO DEL CLUB AUTOSPRINT

Un **anniversario** molto **importante**

Giovedi 28 Ottobre si è festeggiato a Prato, durante una mostra fotografica organizzata dalla Sport e Motori,il 50° anniversario della fondazione del CLUB AUTOSPRINT di Prato. Quando il Direttore Marcello Sabbatini promulgò questa iniziativa, un gruppetto di amici, ovviamente appassionatidi automobilismo, decise subito di aderire ponendosi come scopo la collaborazione con la redazione, aiutati anche dal comune amico Nedo Coppini vostro collaboratore fotografico, per divulgare e pubblicizzare questo nostro sport. Al secondo anno di attività avevamo raggiunto la soglia di oltre cento associati, riuniti puntualmente ogni anno alla cena sociale alla quale il Direttore Sabbatini non mancava di portare ospiti illustri; oltre al nostro concittadino e pilota Nanni Galli, sono intervenuti Sandro Munari, Mario Mannucci, Mauro Nesti, Clay Regazzoni, Mario Casoni tanto per fare alcuni nomi ,scusandomi con la lunga lista di personaggi non nominati e senza trascurare i collaboratori della redazione. Nel 1997 fu ricordato il 25° anno dalla fondazione, con la presenza dei due Direttori di Autosprint Marcello Sabbatini e Carlo Cavicchi, presente anche a questo 50° anniversario, al quale vanno i nostri ringraziamentiper la simpatica cortesia con cui si è intrattenuto con gli ospiti presenti, ovviamente parlando di rally, tempi in prova etc.e prestandosi per una foto ricordo con i due storici presidenti del Club Sergio Fondi e Alessandro Michelagnoli, RiccardoBaccetti della Sport e Motori e altri appassionati .Presente alla serata, oltre a numerosi piloti e appassionati locali, anche Andrea Aghini.

Sergio Fondi

PER LA GLORIOSA ATTIVITÀ

Un **saluto** alla JD Motorsport

Buona sera signor Mario, sono Emanuele di Domodossola lettore di autosprint dal lontano 1979 ,non chè lettore di alcuni suoi libri. volevo ringraziarla perchè tempo fa avete pubblicato la mia lettera per ricordare i 60 anni di autosprint mi ha fatto molto piacere e sinceramente non me l aspettavo.Questa volta invece ho deciso di scrivere queste poche righe perchè ho letto da qualche parte che a fine 2021 si ritirerà dalle competizioni la jd motorsport squadra gloriosa che ha sempre militato nelle formuline in orbita renault e non solo. squadra che nel corso degli anni ha vinto molto e ha lanciato nel mondo delle monoposto tanti giovani piloti. sarebbe bello se durante l inverno con la pausa dei vari campionati venisse ricordata con qualche riga di saluto.

Emanuele, Domodossola

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA Certificato ADS n. 8686 del 25/05/2020

Abbonarsi a AUTOSPRINT *è semplice e veloce!*

Compila il tagliando e invialo alla e-mail:

abbonati@tre-effe.net

oppure spediscilo a

Treeffe Srl
Via Bomarzo 34 - 00191 Roma
Fax: 06.56.56.16.53

Info tel. 051.61.54.523
da lunedì a venerdì ore 9-13 e 14-16

Per pagamenti con **carta di credito** o **PayPal** e per abbonamenti all'estero visita il sito
www.abbonatiweb.it

Mi abbono per un anno a AUTOSPRINT al prezzo speciale di € 80,00

Cognome e nome ....

Via .... n° ....

Cap .... Città .... Prov. ....

Telefono ....

e-mail ....

Ho scelto di pagare tramite:

☐ **c/c postale** n. **1048510505** ☐ **Bonifico Bancario** Iban: **IT06Z0760103200001048510505**

intestato a Treeffe Srl - Via Bomarzo 34 - 00191 Roma – causale "Abbonamento **Autosprint**"
di cui allego fotocopia

La informiamo che i Suoi dati personali saranno trattati con modalità informatiche o manuali per l'invio della rivista edita dalla Conti Editore Srl, esclusivamente ove vi sia una idonea base giuridica e nei limiti in cui questo sia necessario. Una informativa dettagliata sul trattamento dei Suoi dati personali Le sarà fornita separatamente, ai sensi dell'art. 13 del Regolamento UE 2016 679 e del D.lgs. 196 del 2003. Per l'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016 679 e dell'art. 7 del D.lgs. 196/2003 Lei potrà rivolgersi al Titolare dei trattamenti scrivendo alla Conti Editore Srl Piazza Indipendenza 11/b 00185 Roma o al seguente indirizzo contieditore@legalmail.it

Data .... Firma ....

L'offerta è valida solo per l'Italia.